



EMOCIONES Y
CONDUCCIÓN

Una visión a partir
de los sentimientos
de la población española

10



C u a d e r n o s

d e R e f l e x i ó n

Attitudes

EMOCIONES Y CONDUCCIÓN.

Una visión a partir de los sentimientos de la población española

Francisco Alonso
Jaime Sanmartín
Cristina Esteban
Constanza Calatayud
Beatriz Alamar
Elena López

Con la colaboración de INTRAS

© 2006 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2006 los autores: Francisco Alonso, Jaime Sanmartín,
Cristina Esteban, Constanza Calatayud, Beatriz Alamar,
Elena López

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1ª edición: octubre 2006

ISBN: 84-96323-21-8

Depósito Legal: B.

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este libro, ni su transmisión por cualquier forma
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la
protección del medio ambiente y la promoción
de la educación vial.

ÍNDICE

{ 1. }	Introducción	7
{ 1.1 }	Una reflexión para un nuevo viaje	9
{ 1.2 }	El quinto paso en un largo camino	16
{ 1.3 }	Dar el paso de realizar un estudio poblacional: objetivos	22
{ 2. }	La investigación	27
{ 2.1 }	Muestra utilizada	28
{ 2.2 }	Distribución de la muestra	30
{ 2.3 }	Características específicas de la muestra	33
2.3.1	Características de la conducción habitual	33
2.3.2	Historial de accidentes y sanciones	36
2.3.3	Riesgo asumido	37
2.3.4	Características psicológicas y emocionales del conductor	41
{ 2.4 }	Descripción del cuestionario	48
2.4.1	Perfil del conductor entrevistado	48
2.4.2	Emociones generales y conducción (ítem 27a y 27b1)	52
2.4.3	Determinantes emocionales	53
2.4.4	Afrontamiento	62
{ 2.5 }	Aplicaciones y formato del cuestionario	64
{ 3. }	Metodología de análisis	67
{ 3.1 }	Descripción estadística	68
{ 3.2 }	Representación gráfica	69
{ 4. }	Resultados del estudio	73
{ 4.1 }	El conductor y sus emociones	74
4.1.1	Características emocionales y algunas variables del perfil del conductor	74
4.1.1.1	Hábitos de conducción (Vehículos/Vía)	74
4.1.1.2	Historial de accidentes y sanciones	79
4.1.1.3	Riesgo asumido	81
4.1.2	Emociones que provoca la conducción	86
4.1.3	Emociones que provoca la conducción y perfil del conductor	88
4.1.3.1	Variables personales	88
4.1.3.2	Hábitos de conducción	95
4.1.3.3	Historial de accidentes y sanciones	98

4.1.3.4	Riesgo asumido	98
4.1.3.5	Características emocionales	100
4.2	Determinantes emocionales	104
4.2.1	Determinantes emocionales en la conducción	104
4.2.1.1	<i>Lo que nos emociona de la conducción</i>	104
	<i>Lo que nos agrada de la conducción</i>	104
	<i>Lo que nos divierte de la conducción</i>	105
	<i>Lo que nos relaja de la conducción</i>	106
	<i>Lo que nos molesta de la conducción</i>	106
	<i>Lo que nos aburre de la conducción</i>	108
	<i>Lo que nos produce miedo de la conducción</i>	108
	<i>Lo que nos genera ansiedad de la conducción</i>	109
	<i>Lo que nos estresa de la conducción</i>	110
	<i>Lo que nos fatiga de la conducción</i>	110
4.2.1.2	Una visión comparativa e integral	111
4.2.2	Determinantes emocionales en la conducción y perfil del conductor	118
4.2.2.1	Variables personales	118
4.2.2.2	Hábitos de conducción	124
4.2.2.3	Historial de accidentes y sanciones	135
4.2.2.4	Riesgo asumido	139
4.2.2.5	Características emocionales	144
4.2.3	Algunos eventos ajenos a la conducción como determinantes emocionales	150
4.3	Afrontamiento	153
4.3.1	Afrontamiento bajo diferentes estados emocionales	153
4.3.1.1	<i>Cómo afectan las emociones en la conducción</i>	153
	<i>Cómo afecta el agrado en la conducción</i>	153
	<i>Cómo afecta la relajación en la conducción</i>	153
	<i>Cómo afecta la molestia (indignación) en la conducción</i>	154
	<i>Cómo afecta el aburrimiento en la conducción</i>	155
	<i>Cómo afecta el miedo en la conducción</i>	156
4.3.1.2	<i>Conductas que se ven afectadas por las emociones</i>	156
	<i>Efectos de las emociones sobre el nivel de atención</i>	156
	<i>Efectos de las emociones sobre la asunción de riesgos</i>	157

	<i>Efectos de las emociones sobre la comisión de errores e infracciones</i>	158
	<i>Efectos de las emociones sobre la distancia de seguridad</i>	158
	<i>Efectos de las emociones sobre los adelantamientos</i>	158
	<i>Efectos de las emociones sobre el respeto hacia otros usuarios</i>	159
4.3.2	Afrontamiento bajo diferentes estados emocionales y perfil personal	160
4.3.2.1	Variables personales	160
4.3.2.2	Hábitos de conducción	172
4.3.2.3	Historial de accidentes y sanciones	183
4.3.2.4	Riesgo asumido	189
4.3.2.5	Características emocionales	196
4.3.3	Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma	210
4.3.4	Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y perfil personal	210
4.3.4.1	Variables personales	210
4.3.4.2	Hábitos de conducción	214
4.3.4.3	Historial de accidentes y sanciones	218
4.3.4.4	Riesgo asumido	218
4.3.4.5	Características emocionales	219
[5.]	Conclusiones	223
	ANEXOS	253
	Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica	253
	Índice de tablas	263
	Índice de gráficas	263
[6.]	Bibliografía	267

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

Como en otras ocasiones (basta recordar el año que trabajamos la agresividad en la conducción), estamos descansando del arduo trabajo que supone la redacción de estos libros frente al televisor. Y no por casualidad, son los spots publicitarios lo que más llama nuestra atención. Y lo hacen de forma especial ya que encontramos tantos puntos de conexión con nuestro trabajo (que a continuación describiremos) que no podemos dejar de “darle vueltas a la cabeza”, sin permitirnos relajarnos realmente.

Tomemos por ejemplo un spot, en el que un sujeto le pregunta al propietario de un coche qué se siente conduciendo dicho vehículo para a continuación y sin mediar palabra, obtener una respuesta a través de una chica que le da un beso en la boca. Para redondear la alusión a las emociones acaba enunciando el slogan “siéntelo”. Como hemos dicho no es un anuncio aislado, y tampoco el más directo, basta citar otro “diseñado para emocionar”.

Para no alargarnos, (no tenemos mucho espacio, y sí muchas cosas que decir), parece que muchos de los anuncios de vehículos tienen un denominador común: no nos venden vehículos, nos venden emociones.

O mejor dicho los vehículos son vehiculantes de nuestras emociones.

En el mismo tiempo y espacio nos encontramos con otros tipos de anuncios, estamos en operación salida, que nos transmiten que tenemos que tener precaución en el tráfico para evitar accidentes. Y, ¡qué curioso!, también nos hablan de emociones: emociones derivadas de las consecuencias de perder un ser querido, de perder nuestras condiciones físicas, de ser responsables de que otros sufran.

Pero no nos engañemos, no únicamente es el caso de los anuncios de coches o que tienen que ver con la conducción. A alguno de

nosotros, tan poco cercanos a la realidad mundana más inmediata, no deja de sorprendernos que también "jueguen" con las emociones los spot de lavadoras, de helados, de maquinillas de afeitar, de champús, etc.

Así, nos encontramos con eslóganes como: Empieza a disfrutar (del helado), Sensación de frescor, Muy segura-muy mujer, Siente el poder (del afeitado), Notarás (tus axilas). Lo dicho, nuestra ignorancia nos hace permanecer ajenos a todo esto, o que un helado pudiera despertar nuestro yo sensual.

Y todo ello persigue unos objetivos, en el caso de la publicidad está claro que junto con otros se trata de que la gente tome la decisión de comprar dicho producto. Lo que ya no tenemos claro, es si los compra para emocionarse o para afeitarse, ducharse, alimentarse, etc.

Y hemos hablado de historias, eslóganes, y nos hemos dejado uno de los elementos más importantes del spot que se utiliza para asociar determinadas emociones al producto: las piezas musicales asociadas a las imágenes y locuciones.

No en vano las canciones se crean para emocionar, música y letra con un objetivo común. De hecho, si en el pasado nos costaba mucho encontrar alguna canción que se refiriera a la justicia en el tráfico o a la justicia en general, (la mayoría de estas tienen como tema principal la injusticia en la aplicación de alguna condena), lo cierto es que este año no tendríamos ninguna dificultad, más bien podríamos citarlas todas.

Canciones compuestas para generarnos emociones y canciones que nos hablan de emociones.

“Este fue el disco, *Darkness On The Edge Of Town*, donde vi claro aquello sobre lo que quería escribir, la gente que me importaba, y quién quería ser yo. Vi a amigos y familia luchando por llevar una vida decente y productiva, y sentí en ello una especie de heroísmo cotidiano. Aún lo siento así.”

***Notas de Bruce sobre las canciones del album
Greatest Hits***

Críticos de música que comentan cómo los autores nos emocionan.

“El viernes, en el Harvard Square Theater, ví el pasado delante de mis ojos, pero ví algo más: ví el futuro del rock and roll, y su nombre es Bruce Springsteen. Y en una noche en la que necesitaba sentirme joven, él me hizo sentir como si estuviera escuchando música por primera vez en mi vida.”

Del crítico Jon Landau para el “Real Paper” de Boston

Y lo mismo podemos predicar de las películas con sus bandas sonoras, de los libros, de las obras de teatro, etc.

Y puesto que compramos música, vemos películas, leemos, buscamos emociones en el ámbito de la ficción. Pero también lo hacemos en el ámbito de la realidad, viajamos, navegamos, etc. Además, la mayoría, por no decir la totalidad de las relaciones personales que mantenemos (parejas, amantes, amigos, enemigos, etc.), en distintos ámbitos (familiar, laboral, etc.) están asociadas a fuertes emociones, indiferentemente de lo efímero de las mismas. Valga como reconocimiento a aquellos a los que nos une un lazo de amistad esta cita de una canción como guiño para momentos bajos.

**“Esta noche oigo la batería del vecino
Siento como mi corazón empieza a golpear
Dices que estás cansada, que sólo quieres cerrar los ojos
Y seguir tus sueños
Hicimos una promesa, juramos que siempre la
recordaríamos
Sin retirada, nena, sin rendición
Como soldados en una noche de invierno con un voto
que defender
Sin retirada, nena, sin rendición”**

Bruce Springsteen, No Surrender

Llegado este momento, parece que podemos afirmar que buscamos emociones, a través de nuestros actos, objetos que podemos adquirir como elementos facilitadores, mediante las relaciones que establecemos.

Y además, podemos afirmar que las emociones son importantes desde el punto de vista de la conducta, sobre todo en lo que tiene que ver con los procesos decisionales.

Pero podríamos hacernos una pregunta inicial tan básica por su importancia como compleja en su resolución: Nuestra conducta, nuestras decisiones ¿son mayormente el producto de las emociones o de la razón? Preguntado con otras palabras ¿decidimos con la cabeza o con el corazón?

**“Las palabras son demasiado sólidas
No se mueven lo bastante rápido
Para coger la borrosidad del cerebro
Que pasa volando y desaparece
Desaparece
Desaparece
Desaparece”**

Suzanne Vega, Language

Y la contestación a esta pregunta es tanto tan importante desde el punto de vista de la preparación para la acción, como para el análisis de nuestros actos.

“Es completamente cierto que, como dicen los filósofos, la vida debe ser comprendida hacia atrás. Pero los filósofos olvidan la otra proposición: que debe vivirse hacia delante. Y si se reflexiona acerca de la primera, se hace cada vez más evidente que la vida nunca puede ser comprendida en el tiempo sencillamente porque en ningún momento logra uno hallar la placidez desde la cual comprenderla.....hacia atrás.”

Kierkegaard, Diario (1843)

Pero antes de contestar a esta pregunta habría que introducir un nuevo elemento. Por ejemplo, a nosotros nos emociona hacer este trabajo. Pero no todas las emociones que vivimos son agradables, factores como la presión de tiempo hace que junto con las agradables vivamos otras que no lo son tanto.

**“Entonces la alegre juventud era mía
La verdad era mía**

**La vida ardiente, gozosa y libre
Entonces la verdad era mía
Triste estoy, contenta estoy
Porque hoy sueño
Con el ayer”**

Otto Harbach-Jerome Kern, Yesterdays

Consecuentemente, parece que esto es más complejo de lo que pudiéramos pensar puesto que aunque buscamos emociones positivas, en muchas ocasiones nos encontramos con emociones negativas. No las compramos, las sentimos irremediamente, e incluso a veces buscamos algo como piezas (musicales y de otro tipo) que nos generen espacios de comprensión, que nos ofrezcan un cierto alivio. No en vano las mejores canciones de amor son de desamor.

**“Durante un tiempo estuve bien, durante un tiempo sonreí
Pero te vi anoche, te detuviste a saludarme
Y me cogiste la mano para desearme suerte
No te diste cuenta de que había estado llorando por ti
Llorando por ti”**

Roy Orbison-Dees, Crying

Y así nos surgen cascadas de preguntas cuyas contestaciones son realmente importantes si queremos entender el comportamiento humano. Ejemplos de estas preguntas serían las siguientes: ¿Es bueno emocionarnos, es adaptativo?, ¿lo es siempre?, ¿realmente podemos decir que existen emociones positivas y negativas?, ¿en función de qué criterios?

**“Preferiría sentir ese dolor interior
Si que lo haría, cariño
Que conocer el vacío que tu corazón debe ocultar”**

Bruce Springsteen, The ties that bind

Y como siempre, todas estas cuestiones son importantes en el ámbito más específico de la conducción, porque somos nosotros, unos seres emocionales los que conducimos.

Consecuentemente podemos hacernos las mismas preguntas, y concretar algunas como: ¿están las emociones presentes en la conducción?, ¿en qué grado?, ¿cómo afectan a la misma?

**“Conocí a una mujer hace tiempo
Su pelo tan negro como puede ser el negro
¿Eres tu maestro de mi corazón?
Suave, ella contestó No”**

Leonard Cohen, Teachers

Todo ello sin olvidar un plano de especial importancia. Suponiendo que las emociones pueden afectar a la conducción y suponiendo que lo hacen de forma negativa (al menos en lo que se refiere a los accidentes), ¿qué podemos hacer para controlarlas? Y esta pregunta la tendríamos que poder contestar tanto desde el punto de vista del usuario como desde el punto de vista de los que estamos involucrados en esta ardua tarea que es la de asumir la responsabilidad de la prevención en el ámbito vial.

Podemos afirmar que nuestro trabajo nos ha llevado por un camino donde algunas partes se asemejan al que recorrimos anteriormente, como si de una novela existencialista se tratara.

Ciertamente en nuestro primer trabajo tratamos la agresividad en la conducción, y ésta podemos definirla como el producto de determinados estados emocionales. Esto nos da cierto bagaje, pero no nos permite afirmar que solucionásemos el problema.

Y esto es así desde nuestro punto de vista porque creemos que existe una incorrespondencia entre la importancia, la complejidad de las emociones y el conocimiento que actualmente tenemos de ellas. No obstante, constatamos el hecho de que se está investigando y de que esta investigación es cada vez mayor y consecuentemente más fructífera.

En este sentido, conocemos de la atención que se ha prestado en estos últimos años al tema de las emociones, así como de los desarrollos y avances que en esta temática se han producido. Valga como ejemplo los numerosos estudios relativos a la inteligencia emocional, que se intensifican a raíz del inicio del estudio y acuñamiento de "la inteligencia emocional", potenciada por la aparición de la obra homónima de Daniel Goleman.

Quizás la aplicación de estos conceptos y estudios han sido más frecuentes en los ámbitos personales, empresariales, laborales, pero

quizás menos en el tráfico. A pesar de que en la introducción del citado libro de Goleman, se habla de dos situaciones, una de ellas es un conductor/colector de autobús inmerso en una situación de tráfico, alterable por la temperatura ambiental.

Sin embargo, la psicología del tráfico y la seguridad vial no ha dejado de lado las emociones. Es un hecho constatable, que desde el punto de vista teórico y en el marco del desarrollo de los micro-modelos explicativos del comportamiento del conductor y en concreto de los modelos cognitivo-motivacionales, las emociones han estado presentes.

No obstante, el peso otorgado desde el punto de vista de la investigación es bastante escaso, y extremadamente escaso si consideramos su implicación en el ámbito de la intervención-prevenición.

En cualquier caso, el posible planteamiento que establece una división entre emociones en general y emociones en el tráfico (u otros ámbitos) y las correspondientes investigaciones en torno a ellas, puede que no sea correcta.

Al fin y al cabo, no podemos olvidar que el camino de emociones y conducción es un recorrido de doble sentido:

El ámbito del tráfico genera emociones, tanto por la actividad en general (motivos que intentamos satisfacer cuando conducimos), como por las circunstancias específicas que pueda tener en un momento dado (atascos, actuación de otros conductores, condiciones climatológicas).

Pero también trasladamos al ámbito del tráfico nuestros estados emocionales que surgen y se mantienen por aspectos totalmente ajenos al mismo. Así, nos encontramos con conductores estresados en sus trabajos, tristes en sus relaciones personales, etc.

Así que las cosas no son tan sencillas, y consecuentemente se hace muy difícil aislar tantas y tantas variables que de una forma u otra controlan el comportamiento, con el objetivo de llegar a conclusiones indiscutibles.

1.2 El quinto paso en un largo camino

Contra pronóstico, de propios y extraños, han ido pasando los años y aquí seguimos en el camino, en el ya largo camino, por el que seguimos dando pequeños pasos.

“Quien se sostiene de puntillas no permanece mucho tiempo en pie.

Quien da largos pasos no puede ir muy lejos.

Quien se exhibe carece de luz

Quien se alaba no brilla

Quien se ensalza no merece honores

Quien se glorifica no llega”

Lao Tse. Tao Te King

Para quien no estuvo en el comienzo y no ha tenido noticias de ello, y para quien a pesar de haber estado, no lo recuerde, nuestro trabajo tuvo como primer objetivo una línea de investigación/intervención con el propósito de contribuir de alguna forma a reducir la agresividad en la conducción.

La elección de esta temática estuvo motivada entonces por una preocupación muy presente tanto en expertos como en el conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella línea de investigación hubo una que destacó por muchos motivos: “...hay que potenciar la Educación y la Formación Vial, como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma.”

Pero también era obvio que la Educación y la Formación vial no solamente debían ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros muchos factores relacionados con la accidentalidad vial.

Estábamos ya de pleno y de nuevo introducidos en una preocupación. En este caso, además, hicimos coincidir la

presentación de nuestros resultados con la elaboración de algunos materiales de intervención dirigidos a contribuir a mejorar la Educación Vial. Concretamente nos referimos al Programa de Educación Vial para el grupo de niños de 2º y 3º de Primaria. Material rico en recursos y fundamento que ha tenido una excelente aceptación social a tenor de su demanda. Estos materiales, además, sirvieron de base para reformular el Programa que se venía aplicando en la Escuela Infantil de Educación Vial Attitudes. Lo cierto, es que son tantas y tan importantes las personas que nos han felicitado por estos materiales, que no quisiéramos desde aquí dejar de agradecerles las recompensantes palabras que nos han dirigido. Nuestro mayor refuerzo está y ha estado en la utilización que han aportado muchos profesionales, aplicándolos en el "mundo real".

Pero, como el objetivo conjunto de ambas instituciones es tan ambicioso como difícil de conseguir, no podíamos detenernos a medio camino, era necesario, y así nos lo planteamos, continuar. Desafortunadamente, aún nada ha sido suficiente hasta el momento para alcanzar la meta: "que nadie muera o se lesione en la carretera", "que fallezca y se lesione menos gente". Así, (...) con el empeño de buscar la utilidad social en cada uno de los pasos que damos, esa segunda andadura, sin darnos apenas cuenta, había marcado nuevamente la dirección de nuestro tercer empeño, que no ha sido otro que el de abordar la problemática de los accidentes de un grupo de población tan importante como el de los jóvenes. ¿Y por qué los jóvenes? Porque los jóvenes constituyen un grupo ampliamente declarado de alto riesgo, donde se conjuga la juventud con inexperiencia, es y ha de ser, por su inminente o reciente participación en el sistema de tráfico, un grupo objeto de la educación y la formación vial. Además, este grupo pese a que su debut en el mundo de tráfico no ha sido lo exitoso que todos hubiésemos querido, son los grandes olvidados desde el punto de vista de la educación.

Pues bien, las conclusiones de las terceras jornadas de reflexión hablan por si solas. Sin desestimar otras medidas, las "regulaciones

legales - jurídicas -penales y sancionadoras”, la necesidad de intensificarlas y endurecerlas, fueron una reivindicación constante. Paralelamente la permisividad social ante el quebrantamiento de esas regulaciones merecía reprobada actitud. De esta forma en nuestras cuartas jornadas reflexionamos y trabajamos sobre el mecanismo legal en tráfico que abarca a toda la población de usuarios de la vía.

Así, el objetivo de las cuartas jornadas fue disgregar todos los componentes que conforman el continuo legislación-sanción, desde un punto de vista multidisciplinar, conciliador y ecléctico, a través de la reflexión que surge de plantearnos cuestiones tales como:

¿Son justas las leyes y regulaciones en el tráfico, es apropiada? ¿Es justa la supervisión y el control para su cumplimiento, es adecuada y pertinente? ¿Hasta qué punto es necesaria y/o mejorable? ¿Es justo que las infracciones de unos provoquen el accidente de otros?

¿Qué lleva al ser humano a respetar y/o transgredir una norma?

¿Son justas las sanciones a las infracciones? ¿Son las sanciones “convencionales” la única alternativa ante la infracción? ¿Es justa la disensión legal y/o práctica infracción/delito de tráfico, tal como está establecida en nuestro país? ¿Es ecuánime la justicia en tráfico? ¿Es justificable ser injusto con una parte para ser justo con la otra? ¿Se puede ser justo con víctimas y culpables?. En definitiva tratábamos de responder a la pregunta ¿Hay justicia en el tráfico?

Pero en el ámbito del tráfico, la última palabra es del usuario de la vía (voluntaria y conscientemente o no), y su conducta no siempre es la esperada, porque a veces su comportamiento no responde a decisiones racionales. Es por ello que limitamos a las intervenciones derivadas del ciclo legislativo-judicial no es suficiente, tal y como se contempló en las conclusiones de las pasadas jornadas.

En ese contexto, las emociones y sus reacciones juegan un importante papel, porque igual que tienen su influencia en la vida diaria también la pueden tener cuando estamos al volante.

En esta quinta edición de las Jornadas, Attitudes propone una reflexión sobre la relación emoción-conducta en el tráfico que aporte nuevos datos sobre sus efectos en la seguridad vial, el

comportamiento social en el tráfico o las estrategias de comunicación. En definitiva, se trata de intentar responder a cuestiones que ya nos hemos preguntado anteriormente como las siguientes: ¿Son las emociones un factor determinante para la seguridad vial? ¿Cómo afectan los distintos niveles a las diferentes emociones y sentimientos a la conducción? ¿Cómo podemos controlar las emociones que afectan negativamente a nuestra conducción? ¿Qué podemos hacer para fomentar las emociones positivas que experimentamos y favorecer una conducción más segura? ¿Se pueden educar las emociones? ¿Es ésta una posible vía que intervenga sobre las emociones para contribuir a la reducción de los accidentes de tráfico?

Las respuestas a esas preguntas nos dirigirán necesaria e inevitablemente hacia la "conducción emocional inteligente", un nuevo concepto que nos permitirá enfocar la siniestralidad vial en nuestro país desde una perspectiva más innovadora y social. En resumen, que en este camino comenzamos hablando de un factor de riesgo en el ámbito de la conducción al que se le había prestado poca atención en nuestro país como es la agresividad en la conducción, y que todavía hoy está en plena efervescencia; seguimos estudiando la estrategia por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como la de los accidentes de tráfico, la estrategia preventiva desde la educación y la formación, que nos llevó a estudiar uno de los grupos de riesgo como son los jóvenes que más accidentalidad representa, cualquiera que sea el indicador que utilicemos, que a su vez nos hizo centrarnos en la problemática de la normativa, supervisión policial, sanción y justicia como elemento influyente que consideramos es a la vez principio y final de todo lo anteriormente trabajado. Pero dado que nos faltaba algo para entender el comportamiento que muchas veces no responde a parámetros de racionalidad justo era intentar averiguar un poco más acerca de cómo las emociones influyen en la conducción y consecuentemente que relación e influencia tienen estas con todos los temas anteriormente estudiados.

Y para este quinto cometido como no podría ser de otra forma hemos querido mantener el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron los años previos.

El aumento y sistematización del conocimiento como punto de partida.

En otras palabras, el eje central del modelo se basa en partir de un aumento de nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido.

La premisa, de nuevo es el convencimiento, tantas veces demostrado por la ciencia de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o autoimpuestas, de las herramientas necesarias que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

No es arbitrario entonces que la primera acción haya sido la elaboración de un análisis de los hallazgos e ideas que, desde la investigación más empírica y experimental, así como desde su interpretación más teórica, nos permita crear un marco conceptual. Sin olvidar el último objetivo, desde el conocimiento pasar a la acción. Al tratar las emociones en la conducción, lo hacemos desde una perspectiva práctica. Es decir, se trata de tener tanto una base para actuar, como de tener una base desde la que juzgar lo que se ha realizado hasta el momento. Por este motivo, a lo largo del análisis no se pierde ni un solo momento las implicaciones que para la intervención tiene cada uno de los aspectos, factores, datos y partes del proceso estudiado. Aunque en el caso de esta temática y dadas las limitaciones de la investigación tengamos que realizar un ejercicio importante de inferencia.

El análisis de la opinión de los protagonistas.

El análisis de la investigación, que dentro de nuestra jerga conocemos como "estudio documental", comparte protagonismo con otro proyecto iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española (realizada evidentemente a través de una muestra representativa de la misma). Este estudio se justifica, de nuevo, en la propia realidad. La premisa

en este caso: “el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las consecuencias negativas del tráfico”; sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante. En este sentido era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina la población española, respecto a sus emociones en la conducción. Y no solamente a las emociones que experimenta sino a la relación que dichas emociones tienen con sus comportamientos que, sin duda, están influidas por la forma y materialización de las aludidas medidas.

Las propuestas para la acción

En último término y como actividad complementaria, también de nuevo se contempla la realización de unas Jornadas de Reflexión “5^{as} Jornadas de Reflexión **Attitudes**: ¿Conduces tú o tus emociones?” a través de unos *focus-group* (grupos de discusión) que, con la reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación que confluyen en esta problemática, funcionen como el hervidero de ideas y reflexiones, que deben preceder a toda acción para teñirla de la prudencia necesaria.

Quisiéramos este año, aprovechando estas páginas reiterar nuestro agradecimiento por la participación siempre tan positiva y desinteresada de todos estos expertos, venidos de tantos lugares, que han contribuido de forma tan rotunda a aumentar la calidad y eficacia de nuestras acciones.

Con estas jornadas seguimos pretendiendo impulsar la asociación investigación-intervención, que desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

1.3 Dar el paso de realizar un estudio poblacional: objetivos

Y, en esta ocasión, como en el pasado, si desconocemos los trabajos anteriores podemos hacernos algunas preguntas ¿Por qué de nuevo realizar una encuesta a la población? ¿Qué objetivos perseguimos con dicha encuesta? ¿Qué utilidad práctica pueden tener los resultados de la misma?

La respuesta a la globalidad de estas cuestiones, ya contestadas en otras ediciones, sigue siendo tan sencilla como importante por sus implicaciones y nunca está de más manifestarla de nuevo.

En primer lugar habría que reiterar que realizar una encuesta a la población es una de las distintas metodologías que se pueden utilizar a la hora de investigar el complejo mundo de la seguridad vial.

Por lo tanto, como cualquier investigación, utilice la metodología que utilice, contribuye desde su modestia a incrementar nuestro conocimiento en este ámbito.

En segundo lugar, seguimos pensando que este tipo de estudio, que tan buenos resultados nos ha dado en años anteriores, es ideal para estimular el debate público que queremos generar. En efecto, realizando este tipo de investigación hemos constatado que facilitamos los posicionamientos de las personas e incrementamos la riqueza en las discusiones a través de todas las variables que hemos podido tratar.

En tercer lugar, vamos a conocer como siempre los pensamientos de la población española. Esto nos va a permitir sin lugar a dudas, como lo ha hecho en el pasado, analizar el problema con mayor rigor, así como proponer soluciones (medidas y contramedidas) más ajustadas a la realidad social sobre la que se va a aplicar.

A todo lo expuesto reiterar, que todo este esfuerzo tiene una clara correspondencia con el empeño de Attitudes de generar espacios de reflexión. Es indudable que ello pasa por generar un debate social y por facilitar la participación de la población, y esta

metodología es sin duda una herramienta que consigue ambos objetivos.

Como se podrá observar, de nuevo volvemos a ser "ambiciosos" en el sentido más positivo, habiendo tratado un amplio rango de cuestiones, tal y como se puede concluir de lo dicho y de una lectura detenida de la encuesta (que de nuevo tiene muchas preguntas y una duración relativamente alta).

Queremos agradecer de nuevo a esas personas, solamente anónimas por requerimiento metodológico, que han participado desinteresadamente en este estudio contestando a nuestras preguntas (que han constituido la muestra que hemos utilizado).

Gracias por su participación desinteresada, por cedernos su tiempo y sus pensamientos.

Este libro, como ya hemos comentado, tiene un objeto inmediato, servir de base para el diseño y formulación de posibles estrategias de intervención, en las 5^{as} Jornadas de Reflexión **Attitudes**:

¿Conduces tú o tus emociones?, facilitando, a su vez, el debate que en dichas jornadas se producirá. Pero su pretensión de utilidad se extiende más allá. Es una opción de presente y de futuro, pues pretendemos convertir este libro en manual de consulta para aquellos que intervienen y/o investigan en el marco de la seguridad vial.

Quisiéramos reflejar un hecho que ha sido común todos los años y en todos los estudios, que nunca hemos reflejado claramente por escrito, pero que hemos comentado de forma verbal a todos aquellos que nos han preguntado al respecto: este libro solamente recoge los principales resultados de la investigación. La complejidad, la cantidad de variables y de cruces posibles de las mismas, arrojan tantos resultados como para poder cumplimentar una publicación diez veces más extensa que la presente. No obstante lo mejor es enemigo de lo bueno y nuestra selección consideramos que es "buena".

Con todo ello, el libro se ha estructurado en tres grandes partes.

En la primera de ellas, para permitir una composición mejor acerca de las circunstancias de las que se han extraído los datos del

estudio, se describe la metodología del mismo. De esta forma se habla de la muestra utilizada y de la distribución de la misma, se realiza una descripción del cuestionario, así como de la aplicación y formato del mismo. Mantenemos como en los dos años anteriores un apartado referente a la "metodología de análisis" que incluye, entre otros aspectos, explicaciones que van desde el propio tratamiento estadístico de los datos a la representación gráfica de los resultados de los mismos.

Este año cobra especial importancia y por tanto mayor extensión esta parte motivado por dos razones que explicaremos a continuación.

La primera de ellas tiene que ver con que además de los clásicos datos relativos a la descripción de la muestra y sus hábitos de conducción (extensible al conjunto de la población) y entre los que figura un factor de clasificación de riesgo que hemos incorporado este año, se han añadido datos relativos a las emociones de los sujetos tanto de rasgo como de estado, además de establecer una clasificación de los conductores a partir de una escala de inteligencia emocional.

La segunda de ellas tiene que ver con que en esta ocasión se han utilizado más preguntas abiertas que en otras ocasiones. La explicación del proceso de categorización de dichas preguntas está explicada en la parte de descripción del cuestionario y es la base que se ha utilizado para los análisis que figuran en los bloques que configuran la parte de resultados. De este modo, para un buen entendimiento sería interesante realizar una lectura de este apartado. En una segunda parte presentamos los resultados más relevantes y significativos del estudio. Atendiendo a los aspectos y áreas temáticas que se trabajan en la encuesta, este capítulo que como presupondrán es el de mayor extensión del libro, a su vez está dividido en diferentes bloques: El conductor, Determinantes emocionales (relacionados con el contexto del tráfico y la conducción y relacionados con otros aspectos) y Afrontamiento. En una tercera parte, realizamos un recorrido sobre algunos de los resultados que, siendo significativos, puedan ofrecer un panorama

general de los conocimientos obtenidos mediante la investigación. Y lo hacemos desde la óptica, que nunca debemos perder, de las implicaciones que los mismos pueden tener desde un punto de vista aplicado.

Como en otras ocasiones, este capítulo configura únicamente una primera aproximación a las numerosas conclusiones que se pueden extraer de una investigación como la realizada, que quedan por nuestra parte para foros y otro tipo de medios de comunicación científica y profesional. Todo ello sin menosprecio de la propia actividad del lector que puede extender y extraer sus propias conclusiones.

En último lugar, en un anexo reproducimos el cuestionario de forma íntegra, para posibilitar su consulta.

También como en otras ocasiones, y de forma más acusada por las agrupaciones anteriormente citadas, el lector avisado encontrará diferencias entre la estructura de la aludida encuesta y la del análisis que hemos realizado en el presente libro. Esto se justifica por el hecho de que la encuesta necesita de una estructura que permita no mediatizar las respuestas de los individuos, frente a lo que necesita el lector que es abordar los resultados desde un punto de vista más coherente, sistemático e integral.

Como es privativo incluimos las referencias bibliográficas pertinentes, que en este caso obviamente son menores que en el libro documental.

Esperamos que toda esta información sea suficiente para cumplir con los objetivos que nos hemos planteado, y que el esfuerzo del **programa social *Attitudes de AUDI*** y el de las personas de los **Grupos de Investigación *DATS*** (Desarrollo y Asesoramiento en Tráfico y Seguridad Vial) y ***METRAS*** (Medición, Evaluación, Análisis y Procesamiento de datos de accidentes de Tráfico y Seguridad Vial) del INTRAS que han contribuido a este trabajo haya valido la pena.

2. LA INVESTIGACIÓN

2.1 Muestra utilizada

La muestra se ha obtenido a partir de un muestreo aleatorio, proporcional por cuotas a los segmentos poblacionales de edad, sexo, Comunidad Autónoma y tamaño del municipio (habitantes):

- Los datos referidos a las cuotas por sexo, edad y Comunidad Autónoma se han establecido a partir del registro nacional de la Dirección General de Tráfico de autorizaciones de conducción expedidas y vigentes en el año 2004 (Anuario Estadístico General, Dirección General de Tráfico, 2004).
- Por otro lado, los datos relacionados con las cuotas por tamaño del municipio se han establecido a partir de la información disponible en el INE sobre indicadores de población a partir de los 18 años (Censo de población, 2004).

La encuesta va dirigida a conductores, que posean permiso de conducción (el rango de edad considerado es a partir de los 18 años).

El tamaño muestral de partida ha sido de 2.002 encuestas, lo que representa operar con un margen de error para los datos generales de $\pm 2,2$ con un intervalo de confianza del 95,5% en el caso más desfavorable de $p=q=50\%$.

El perfil de la maqueta muestral se ajusta claramente a la distribución porcentual del censo nacional de conductores por sexo y edad (Tabla 1 y Tabla 2).

Sexo	Censo de conductores	Distribución porcentual	Tamaño de la muestra
Hombres	12.782.778	61	1.222
Mujeres	8.131.843	39	780
TOTAL	20.914.621	100	2.002

Tabla 1: Distribución del censo de conductores y de la muestra en función del sexo

Edad	Censo de conductores	Distribución porcentual	Tamaño de la muestra
18 a 29	4.611.070	22%	443
30 a 44	8.066.416	39%	772
45 a 64	6.486.594	31%	620
Más de 64	1.750.541	8%	167
TOTAL	20.914.621	100	2.002

Tabla 2: Distribución del censo de conductores y de la muestra en función de la edad

La distribución por Comunidades Autónomas también es proporcional al censo de conductores (Tabla 3).

C. Autónoma	Censo de conductores	Distribución porcentual	Tamaño de la muestra
Andalucía	3.365.443	16%	322
Aragón	628.352	3%	60
Asturias	541.332	2,6%	53
I. Baleares	444.694	2%	44
Cantabria	302.443	1%	27
Castilla y León	1.403.085	7%	136
Castilla-La Mancha	881.760	4%	84
Cataluña	3.398.305	16%	325
C. Valenciana	2.234.230	11%	213
Extremadura	514.318	3%	49
Galicia	1.454.903	7%	138
Madrid	2.628.095	13%	251
Murcia	630.730	3%	60
Navarra	301.789	1%	29
Euskadi	1.123.411	5%	107
La Rioja	158.236	1%	15
I. Canarias	823.915	4%	79
Resto (Ceuta y Melilla)	84.140	0,4%	11
TOTAL	20.919.181	100	2.002

Tabla 3: Distribución del censo de conductores y de la muestra en función de la Comunidad Autónoma

2.2 Distribución de la muestra

La muestra, obtenida a partir de la maqueta de distribución, está constituida por un total de 2.002 encuestas. El objetivo ha sido conseguir una muestra representativa y homogénea de conductores, con lo cual se han descartado a conductores que únicamente tienen licencia de conducción, o que conducen con muy poca frecuencia, y también a aquellos cuyos vehículos de uso principal son motocicletas, ciclomotores o camiones (la exclusión de estos vehículos se ha realizado para disponer de un grupo de conductores homogéneo, ya que las emociones derivadas de la conducción de motos y camiones son muy distintas a las que se producen en otro tipo de vehículos).

En la Tabla 4 se presenta la distribución de la muestra por **edad** y **sexo**, en valores absolutos y relativos.

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Edad	18-25 años	Recuento	158	99	257
		% de SEXO	12,9%	12,7%	12,8%
		% de EDAD	61,5%	38,5%	100,0%
	26-35 años	Recuento	255	202	457
		% de SEXO	20,9%	25,9%	22,8%
		% de EDAD	55,8%	44,2%	100,0%
36-45 años	Recuento	326	214	540	
	% de SEXO	26,7%	27,4%	27,0%	
	% de EDAD	60,4%	39,6%	100,0%	
46-55 años	Recuento	208	182	390	
	% de SEXO	17,0%	23,3%	19,5%	
	% de EDAD	53,3%	46,7%	100,0%	
56-65 años	Recuento	169	57	226	
	% de SEXO	13,8%	7,3%	11,3%	
	% de EDAD	74,8%	25,2%	100,0%	
Más de 65	Recuento	106	26	132	
	% de SEXO	8,7%	3,3%	6,6%	
	% de EDAD	80,3%	19,7%	100,0%	
Total	Recuento	1.222	780	2.002	
	% de SEXO	100,0%	100,0%	100,0%	
	% de EDAD	61,0%	39,0%	100,0%	

Tabla 4: Distribución de la muestra en función de la edad y sexo

Al igual que se detecta en la población general de conductores, conforme aumenta la edad, el porcentaje de mujeres conductoras desciende significativamente, destacando sobre todo esas diferencias a partir de los 55 años. Por otro lado, el grupo de edad en el que existe menor diferencia entre hombres y mujeres conductoras es el de 46-55 años. En la Tabla 5 se observa la distribución de la muestra en función de la **Comunidad Autónoma**. La distribución por comunidades es bastante similar para hombres y mujeres. En casi todas las Comunidades Autónomas, la proporción de hombres es mayor que la de mujeres, excepto en Baleares y Navarra, donde se observa una proporción más similar de hombres y mujeres entrevistados.

CCAA			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
CCAA	ANDALUCÍA	Recuento	194	127	321
		% de CCAA	60,4%	39,6%	100,0%
		% de Sexo	15,9%	16,3%	16,0%
	ARAGÓN	Recuento	36	24	60
		% de CCAA	60,0%	40,0%	100,0%
		% de Sexo	2,9%	3,1%	3,0%
	ASTURIAS	Recuento	32	20	52
		% de CCAA	61,5%	38,5%	100,0%
		% de Sexo	2,6%	2,6%	2,6%
	BALEARES	Recuento	23	21	44
% de CCAA		52,3%	47,7%	100,0%	
% de Sexo		1,9%	2,7%	2,2%	
CANARIAS	Recuento	48	31	79	
	% de CCAA	60,8%	39,2%	100,0%	
	% de Sexo	3,9%	4,0%	3,9%	
CANTABRIA	Recuento	17	11	28	
	% de CCAA	60,7%	39,3%	100,0%	
	% de Sexo	1,4%	1,4%	1,4%	
CASTILLA Y LEÓN	Recuento	85	50	135	
	% de CCAA	63,0%	37,0%	100,0%	
	% de Sexo	7,0%	6,4%	6,7%	
CASTILLA LA MANCHA	Recuento	53	31	84	
	% de CCAA	63,1%	36,9%	100,0%	
	% de Sexo	4,3%	4,0%	4,2%	
CATALUÑA	Recuento	194	131	325	
	% de CCAA	59,7%	40,3%	100,0%	
	% de Sexo	15,9%	16,8%	16,2%	

Tabla 5: Distribución de la muestra en función de la Comunidad Autónoma y sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
CCAA	COMUNIDAD VALENCIANA	Recuento % de CCAA % de Sexo	140 65,7% 11,5%	73 34,3% 9,4%	213 100,0% 10,6%
	EXTREMADURA	Recuento % de CCAA % de Sexo	33 67,3% 2,7%	16 32,7% 2,1%	49 100,0% 2,4%
	GALICIA	Recuento % de CCAA % de Sexo	78 56,5% 6,4%	60 43,5% 7,7%	138 100,0% 6,9%
	MADRID	Recuento % de CCAA % de Sexo	153 61,0% 12,5%	98 39,0% 12,6%	251 100,0% 12,5%
	MURCIA	Recuento % de CCAA % de Sexo	34 56,7% 2,8%	26 43,3% 3,3%	60 100,0% 3,0%
	NAVARRA	Recuento % de CCAA % de Sexo	15 51,7% 1,2%	14 48,3% 1,8%	29 100,0% 1,4%
	PAÍS VASCO	Recuento % de CCAA % de Sexo	69 64,5% 5,6%	38 35,5% 4,9%	107 100,0% 5,3%
	LA RIOJA	Recuento % de CCAA % de Sexo	11 73,3% 0,9%	4 26,7% 0,5%	15 100,0% 0,7%
	CEUTA Y MELILLA	Recuento % de CCAA % de Sexo	7 63,6% 0,6%	4 36,4% 0,5%	11 100,0% 0,5%
	Total	Recuento % de CCAA % de Sexo	1.222 61,1% 100,0%	779 38,9% 100,0%	2.001 100,0% 100,0%

Tabla 5: Distribución de la muestra por sexo y Comunidad Autónoma (cont.)

A continuación resumimos **otras características** de la muestra:

- El 61,4% de los entrevistados están casados o viven en pareja, el 31,3% son solteros/as y el 7,3% separados, divorciados o viudos
- El 52,2% tiene hijos, siendo mayoritarias las familias con dos hijos (un 27,4%). El 47,8% no tiene hijos.
- La mayoría de conductores tiene estudios medios (53,7%), o estudios superiores (28,9%).
- El 73% son trabajadores en activo, y un 5,5% se dedica a realizar tareas domésticas.

- La mayoría son empleados por cuenta ajena (un 48,4%) y un 26,4% son responsables de coordinación/dirección de empresas por cuenta ajena. Por último, el 17% son profesionales por cuenta propia.

2.3 Características específicas de la muestra

En el cuestionario, además de las características personales y demográficas, se han tenido en cuenta otros aspectos descriptivos de los conductores de importancia en el estudio de la seguridad vial como son:

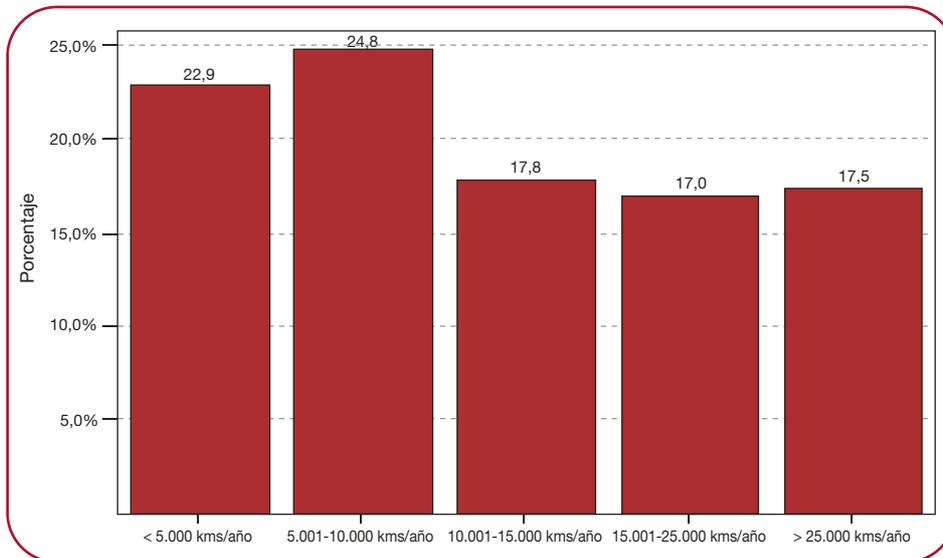
- hábitos y experiencia en la conducción,
- conductas de riesgo e historial de accidentes, y
- características psicológicas y/o emocionales de los conductores.

2.3.1 Características de la conducción habitual

Respecto a la **experiencia de los conductores**, en lo que se refiere a los años de conducción habitual, la distribución de la muestra es bastante similar a la distribución por edad, siendo el grupo mayoritario el de 11 a 20 años (27,4%), seguido del grupo que lleva conduciendo entre 3 y 10 años (24,1%).

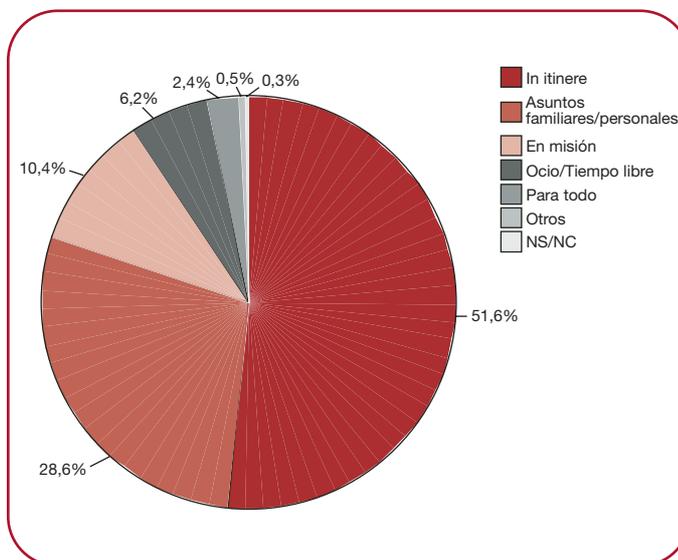
Por otro lado, en lo que se refiere a los kilómetros recorridos al año, se ha obtenido una muestra distribuida de forma relativamente uniforme a lo largo de los distintos grupos, facilitando su comparabilidad (Gráfica 1).

La mayor parte de los conductores (Gráfica 2) utiliza principalmente su vehículo para ir y venir de su lugar de trabajo o centro de estudios (51,5%) y para asuntos familiares y personales (28,6%). Dichos desplazamientos se realizan especialmente durante el día (71,7%), aunque



Gráfica 1. Distribución porcentual de los conductores en función del promedio de kms. recorridos al año

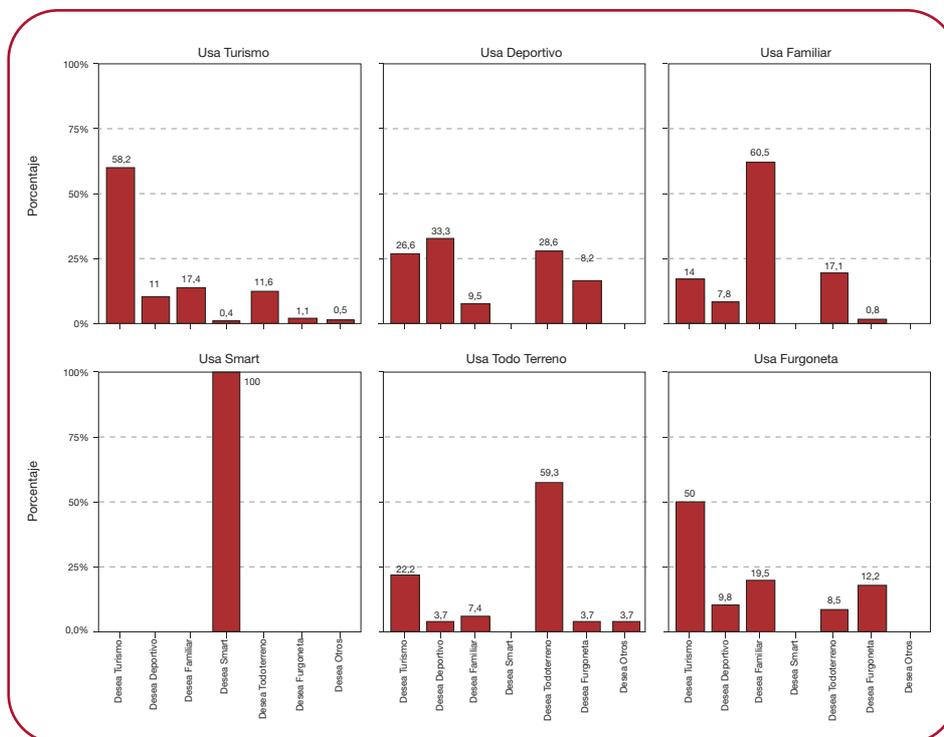
en general un porcentaje alto de conductores utiliza su vehículo indistintamente por el día o por la noche (26,5%). La mayoría de conductores utiliza turismos y utilitarios en sus desplazamientos habituales (85,6%), seguido



Gráfica 2. Distribución porcentual de conductores según el motivo de desplazamiento más frecuente

de vehículos más familiares (85,6%), seguido de vehículos más familiares (6,4%) como berlinas, monovolúmenes y rancheras. En general poseen el **vehículo** que desean (ver Gráfica 3), aunque existe un porcentaje alto de conductores que cambiarían sus vehículos si tuviesen la posibilidad de elegir. Así, por ejemplo, un 40% de los usuarios de turismos cambiarían principalmente sus vehículos por otros más familiares, por todoterrenos o por vehículos deportivos.

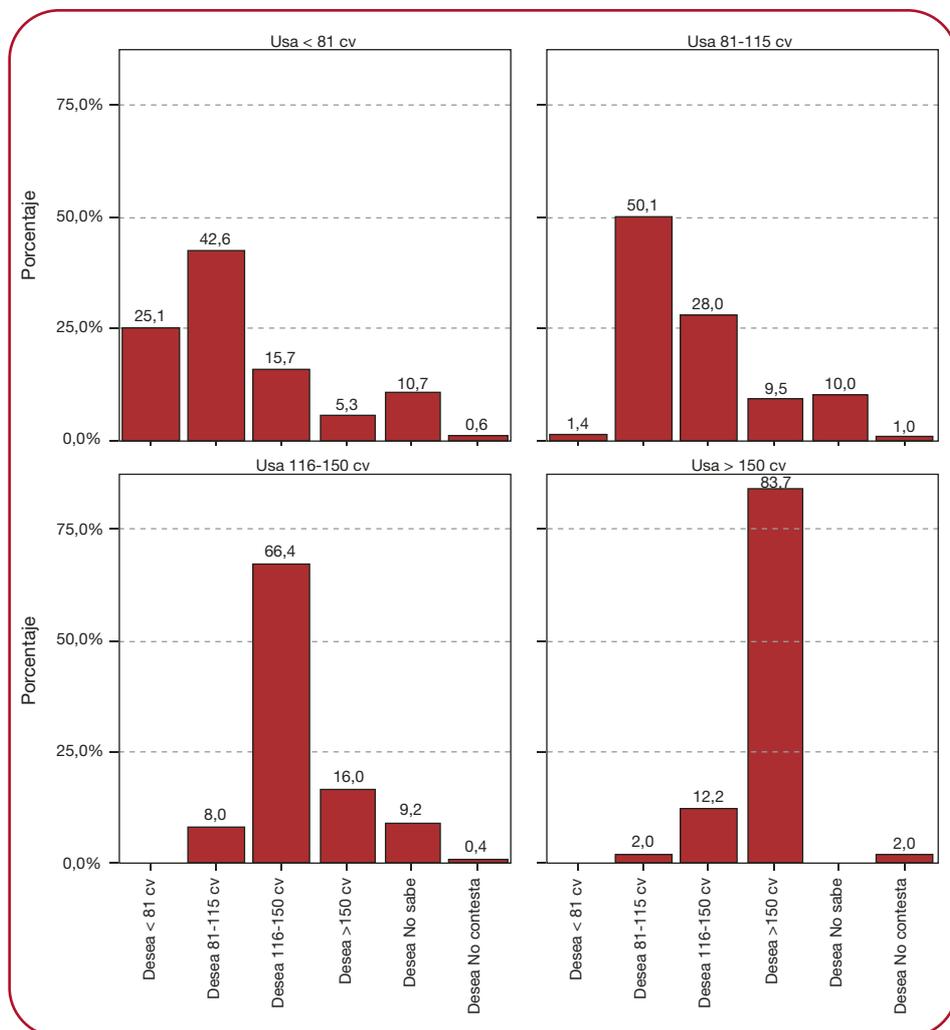
de vehículos más familiares (6,4%) como berlinas, monovolúmenes y rancheras. En general poseen el **vehículo** que desean (ver Gráfica 3), aunque existe un porcentaje alto de conductores que cambiarían



Gráfica 3: Distribución porcentual del tipo de vehículo que desea poseer cada tipo de usuario (si tuviera la posibilidad de elegir)

Los usuarios de furgonetas son los que más interés manifiestan por el cambio de vehículo (un 69,5% lo cambiaría, principalmente por turismos convencionales o vehículos familiares).

Esta conformidad con el tipo de vehículo que se utiliza, también se refleja en su opinión respecto a la **potencia** del mismo (ver Gráfica 4). Así, la mayoría de conductores utiliza vehículos de la potencia que desea, o como mucho subiría un nivel más en la potencia del vehículo, siendo lo más habitual la conducción de vehículos entre 81 y 115 cv (un 34,8% de los conductores).



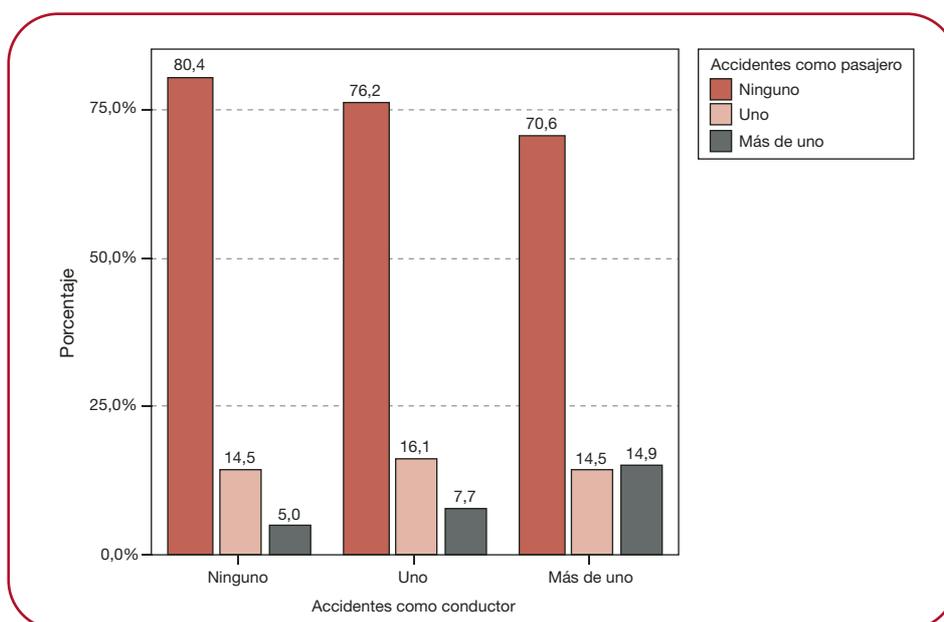
Gráfica 4: Distribución porcentual de la potencia del vehículo que desea poseer cada tipo de usuario (si tuviera la posibilidad de elegir)

2.3.2 Historial de accidentes y sanciones

Más de la mitad de los conductores reconoce haber sufrido algún **accidente** a lo largo de su vida (un 24% se ha visto implicado en un único accidente y el 34% en dos o más).

Si analizamos su implicación como conductor o como pasajero, podemos destacar que aquellos que han sufrido

más de un accidente como conductor, también se han visto implicados en mayor medida como pasajeros en múltiples accidentes. En consonancia con este resultado, aquellos que no se han visto implicados en accidentes como conductores, de forma significativa tampoco han sufrido accidentes como pasajeros, en comparación con los otros dos grupos de conductores (Gráfica 5).



Gráfica 5. Distribución porcentual de implicados en accidentes como conductores y/o como pasajeros

Por otro lado, la mayoría de conductores expresa no haber sido sancionado en los últimos 3 años (un 81% de los conductores). De aquellos que han sido sancionados, aproximadamente un 30% reconoce haber recibido más de una sanción (sin tener en cuenta las multas por aparcamiento).

2.3.3 Riesgo asumido

Hemos trabajado el riesgo asumido desde dos perspectivas distintas pero complementarias. Desde una perspectiva hemos obtenido el riesgo asumido a partir de una comparación con otros conductores desde la propia declaración de los sujetos.

A esta variable la hemos llamado "Riesgo asumido autoevaluado". En este caso estamos hablando, por lo tanto, de una percepción subjetiva.

Desde otra perspectiva hemos obtenido un valor de riesgo asumido a partir de determinados comportamientos declarados por parte del sujeto. A esta variable la hemos llamado "Riesgo asumido evaluado". En este caso estamos hablando de un valor más objetivo.

De forma complementaria hemos obtenido información sobre el comportamiento específico de los conductores en una conducta de especial interés como es la velocidad.

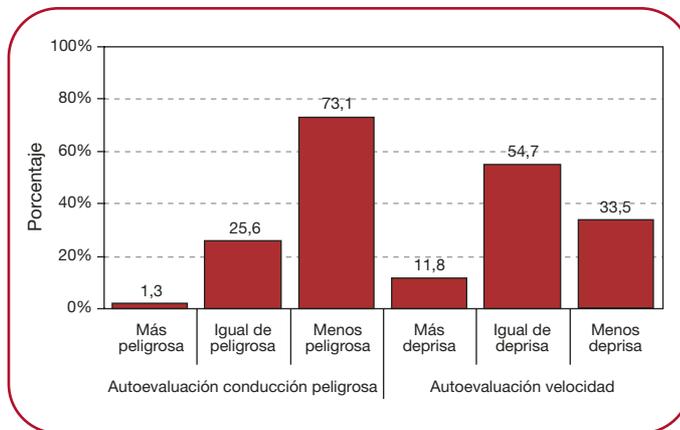
La comparación y conjunción de dichas variables, en sus cruces con otras, nos podrá dar una panorámica más precisa de este constructo tan importante desde una perspectiva práctica en el ámbito de la seguridad vial.

Las preguntas y correspondientes situaciones están basadas en el estudio SARTRE¹. Dejando al margen la discutibilidad de la determinación, esta decisión nos permitirá en el futuro realizar explotaciones de los datos que permitan comparativas con el mencionado macro-proyecto europeo.

Si nos centramos en cómo los conductores evalúan su comportamiento de riesgo en el tráfico (Gráfica 6), el porcentaje que reconoce que su conducción es más peligrosa que la de los demás conductores es bastante pequeño (1,3%). La mayoría (73%) considera que su forma de conducir es un poco o mucho menos peligrosa, y para la cuarta parte de conductores (25,6%) no existen diferencias en cuanto a su peligrosidad en comparación con el resto de conductores.

Sin embargo, si nos centramos en la **velocidad** a la que nuestros conductores reconocen que conducen, destaca un porcentaje significativo de conductores que admite conducir un poco o mucho más deprisa que la media

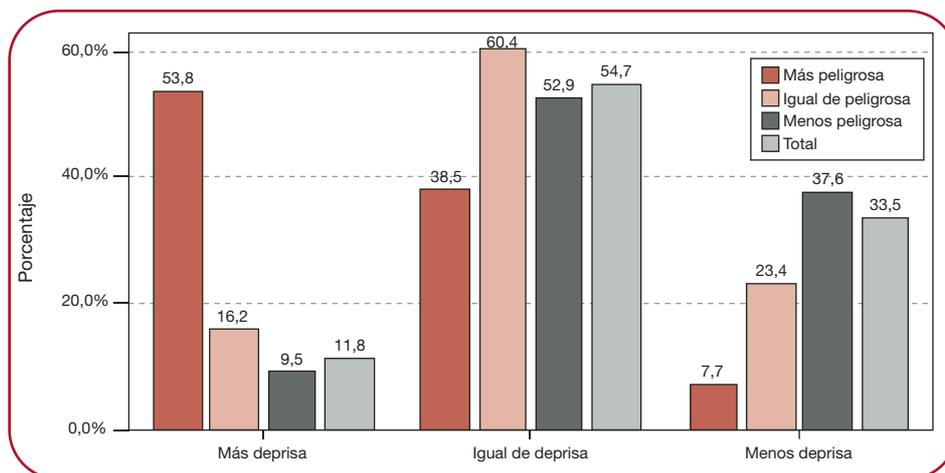
(1) Sánchez, F. (2005) SARTRE 3. Actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa. Resultados de la muestra española. Dirección General de Tráfico.



Gráfica 6: Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración que realizan sobre su peligrosidad y velocidad, comparada con la del resto de conductores

(11,8%). Además, encontramos que en este caso más de la mitad de los conductores (54,7%) señala que conduce "igual de deprisa que el resto", lo que nos indica una mayor permisividad respecto al tema de la velocidad frente a otras conductas de peligro en la conducción.

Se ha detectado una relación significativa entre la autoevaluación del riesgo asumido y la autoevaluación de la velocidad (Chi-Cuadrado = 87,1; $p=0,000$). Como se aprecia en la Gráfica 7, conforme la autoevaluación es de mayor riesgo (los conductores se consideran más peligrosos en su conducción), tienden a reconocer que conducen más deprisa que el resto de conductores. En esta línea, aquellos que se consideran igual de peligrosos tienden a conducir

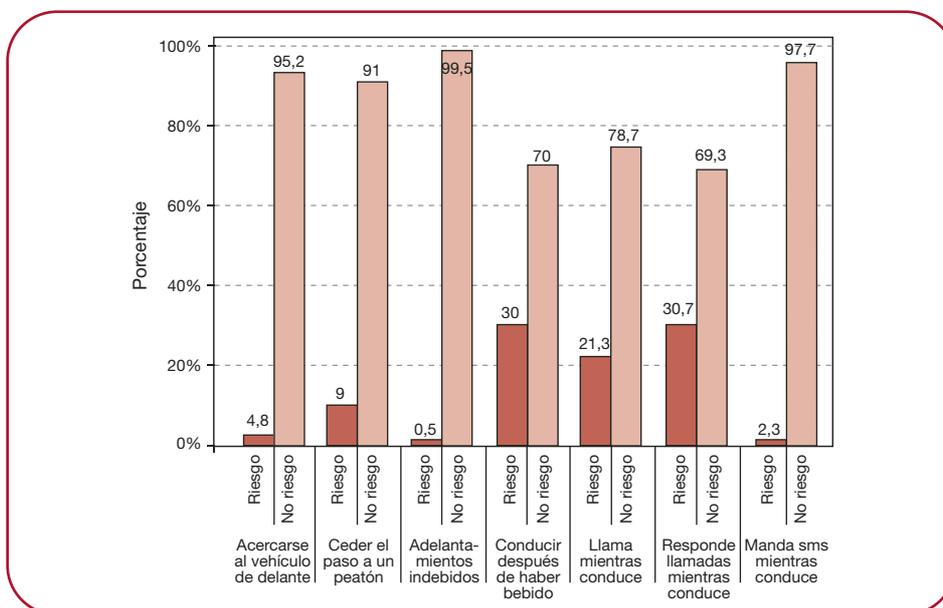


Gráfica 7. Distribución porcentual de los conductores en función de la autoevaluación de la peligrosidad y de la velocidad

igual de deprisa, y aquellos que se consideran menos peligrosos (en mayor medida que el resto de conductores), afirman que su conducción es más lenta.

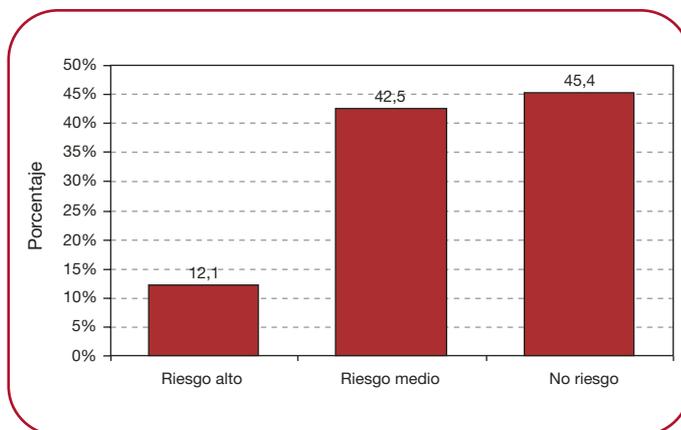
De este resultado se deduce que los patrones emocionales y su relación con la conducción serán prácticamente similares independientemente del nivel con el que trabajemos respecto al riesgo autoevaluado por los conductores. Por tanto, la exposición que se realizará en los distintos bloques, se centrará en el riesgo autoevaluado general (auto-evaluación de la peligrosidad), asumiendo que los grupos definidos por la autoevaluación de la velocidad comparten características y patrones comportamentales con los grupos definidos por el riesgo en general.

Por otro lado, si analizamos **otras conductas de riesgo**, podemos destacar que existen determinados comportamientos en los cuales se registran importantes porcentajes de infractores: la conducción bajo los efectos del alcohol (con un 30% de conductores de riesgo), y la utilización del móvil para responder (30,7%) o realizar llamadas mientras se conduce (21,3%) (Gráfica 8). Este



Gráfica 8. Distribución porcentual de los conductores que manifiestan distintas conductas de riesgo en su conducción

resultado nos está indicando que probablemente estas conductas siguen siendo asumidas como de bajo riesgo en nuestra sociedad, y aceptadas en ciertas condiciones



Gráfica 9: Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de riesgo asumido en la conducción

conductores de riesgo², encontrándose que aproximadamente un 55% de los conductores está asumiendo conductas que pueden resultar peligrosas o muy peligrosas en la conducción (Gráfica 9).

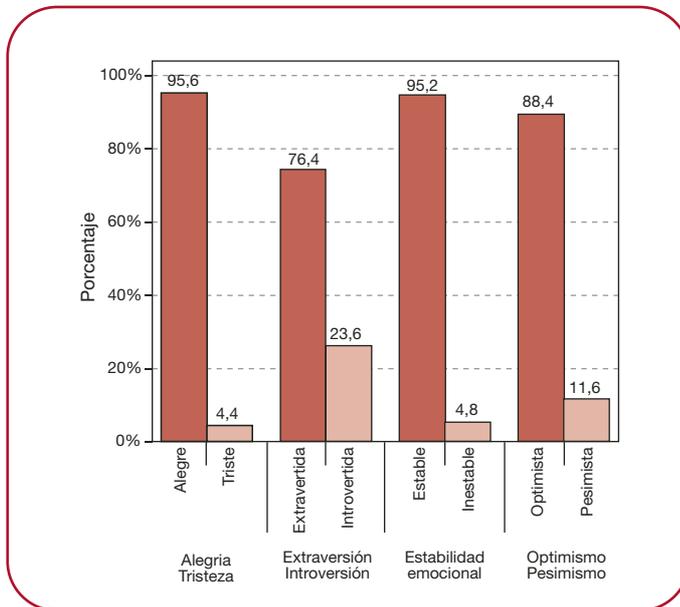
La comparación del riesgo asumido autoevaluado por los conductores, con la evaluación “objetiva” de su propio comportamiento en el tráfico (a partir de la frecuencia con que comete las distintas infracciones), nos permite concluir que existe una tendencia general a no tener una percepción realista del nivel de riesgo que se asume en la conducción (el 62% de los conductores de alto riesgo se percibe como menos peligroso que el resto, al igual que el 73% de los conductores considerados de riesgo medio).

2.3.4 Características psicológicas y emocionales del conductor

El porcentaje de conductores que, en general (en adelante denominaremos a este concepto como “rasgo emocional”), se consideran personas **alegres** (95,6%), **extravertidas** (76,42%), **emocionalmente estables** (95,2%) y **optimistas** (88,4%) es significativamente superior a las personas que afirman que son más bien tristes, introvertidas, emocionalmente inestables y

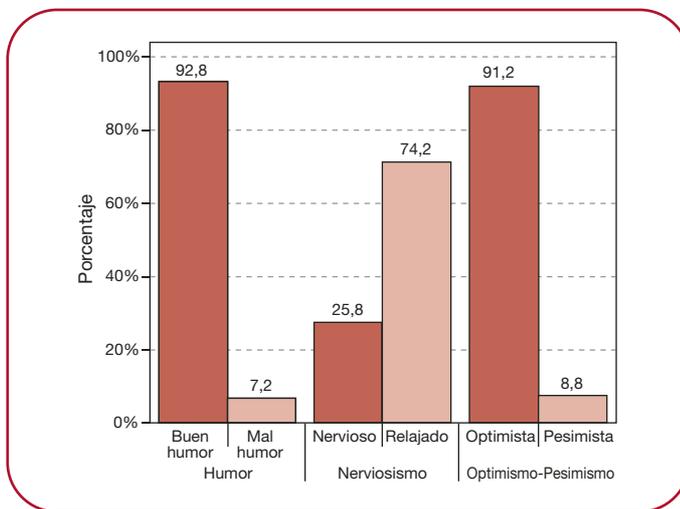
pese a que su peligrosidad está claramente demostrada. A partir de los resultados obtenidos en este conjunto de comportamientos, se ha obtenido una **clasificación de**

⁽²⁾ La explicación detallada del procedimiento de clasificación de los conductores de riesgo se puede consultar en el apartado sobre descripción del cuestionario.



Gráfica 10. Distribución porcentual de los rasgos emocionales generales que caracterizan a los conductores

de los conductores, la mayoría señala que en las dos últimas semanas está de buen humor (92,8%), tranquilo y relajado (74,2%) y optimista (91,2%), si bien (como vemos en la Gráfica 11) destaca un grupo importante de



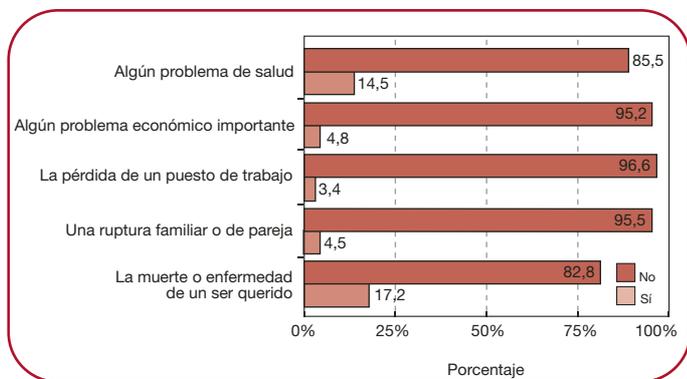
Gráfica 11. Distribución porcentual de los estados emocionales recientes que caracterizan a los conductores

recientemente algún **acontecimiento vital emocional**, tanto positivo como negativo.

En este sentido, el porcentaje de personas que se ha visto implicada en alguno de los eventos vitales estresantes de carácter negativo, considerados en nuestro estudio, es

pesimistas. Las diferencias son menores en el continuo extraversión-introversión que en el resto de continuos estudiados (Gráfica 10). En cuanto al **estado de ánimo actual** (que en adelante denominaremos "estado emocional")

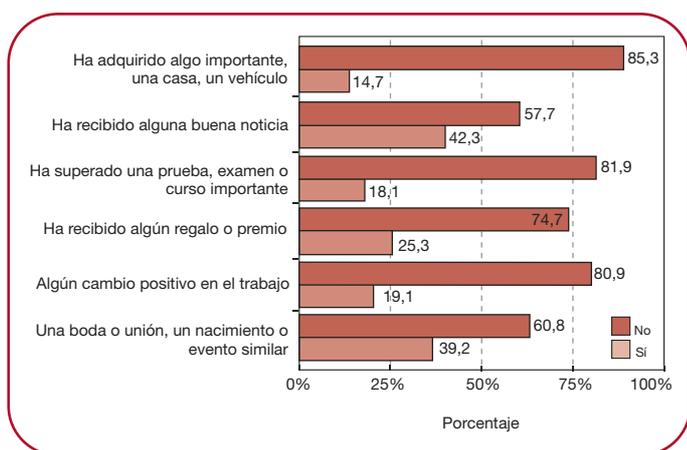
de los conductores que indica que recientemente se encuentra tenso o nervioso (25,8%). Otro de los aspectos de la esfera emocional que puede afectar a la ejecución de la tarea de conducir es haber vivido



Gráfica 12. Distribución porcentual de los conductores que han sufrido acontecimientos vitales estresantes recientes de carácter negativo

enfermedad de un ser querido, o bien algún otro problema de salud. El resto de porcentajes son significativamente más pequeños, si bien los conductores enumeran otros eventos negativos que han sufrido en los últimos meses, destacando entre ellos los accidentes/incidentes de tráfico.

Si analizamos los resultados obtenidos en relación con la vivencia de acontecimientos vitales estresantes de carácter **positivo**, observamos que los porcentajes de personas que se han visto inmersas en los sucesos descritos es mayor. De este modo, entre los eventos positivos experimentados por los conductores españoles



Gráfica 13. Distribución porcentual de los conductores que han sufrido acontecimientos vitales estresantes recientes de carácter positivo

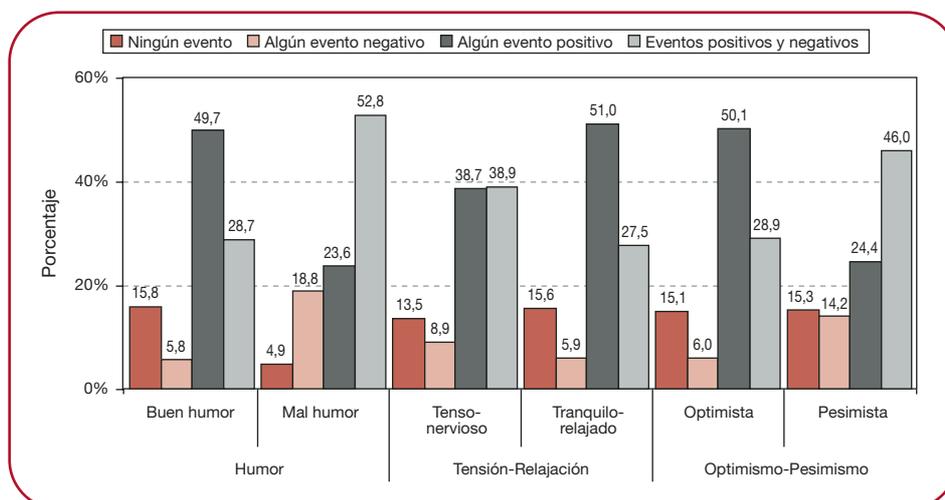
destacan: haber recibido alguna buena noticia, una boda, unión, nacimiento o similar, así como haber recibido algún regalo o premio (Gráfica 13).

Otros eventos de carácter positivo que han sido destacados por los conductores son eventos relacionados con el ocio y aficiones, la superación de un problema de salud y algún cambio o situación positiva en el trabajo.

pequeño (Gráfica 12).

Como vemos, las experiencias negativas vividas por los conductores con más frecuencia se relacionan con problemas de salud, ya sea la muerte o

Un análisis específico de la relación entre los **acontecimientos vitales** y el **estado de ánimo actual** nos indica que efectivamente existe una relación significativa entre estos dos aspectos emocionales. Así (tal y como se refleja en la Gráfica 14), aquellos sujetos que en los dos últimos meses han sufrido algún evento vital negativo (hayan vivido o no eventos positivos durante ese mismo período) tienden a tener un estado emocional más negativo que el resto de conductores: se encuentran de forma significativa más malhumorados, tensos o nerviosos, y más pesimistas.



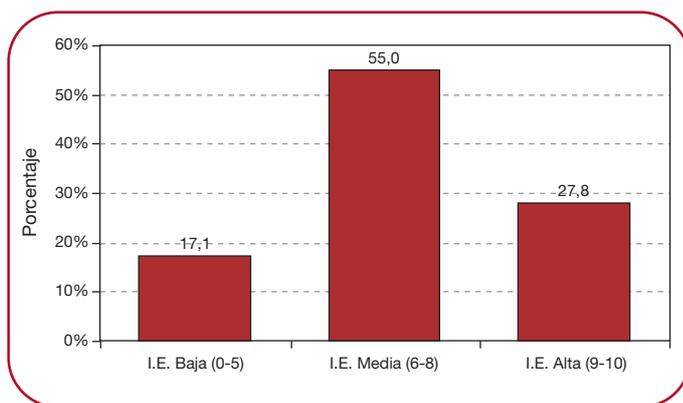
Gráfica 14. Distribución porcentual de los conductores que han sufrido eventos vitales en función del estado emocional que les caracteriza

Por el contrario, aquellos que han sufrido únicamente eventos positivos durante los últimos meses, se encuentran de mejor humor, más tranquilos y más optimistas.

Este resultado nos indica que, en cierta medida, el estado de ánimo es reflejo de la influencia de eventos vitales (especialmente de aquellos de carácter negativo), y por este motivo, consideramos que teniendo en cuenta el objeto y limitaciones de espacio de la presente publicación es suficiente con analizar en profundidad el efecto de dicho estado emocional en los conductores, asumiendo que probablemente ha sido desencadenado por la vivencia de determinados eventos vitales.

No obstante, la tenencia de la información particular de cada evento también es importante para posibilitar futuros análisis que permitan explotar y profundizar más si cabe en el objeto de nuestro estudio. Todo ello sin menosprecio de que en algún momento del libro hemos utilizado algún dato relativo a esta variable para ofrecer al lector un ejemplo de la perspectiva que nos permite este ítem.

Finalmente, en la Gráfica 15 se observa la clasificación de los conductores en función de su nivel de inteligencia emocional en la conducción³. En una escala de 0 a 10, la mayoría de conductores presenta un nivel medio de inteligencia emocional (55,0%).



Gráfica 15: Distribución porcentual de los conductores en función de su nivel de inteligencia emocional

responde con una **adecuada inteligencia emocional** son los siguientes:

- "Tengo en cuenta los errores que cometo con el objetivo de corregirlos".
- "Conservo la calma (y me controlo) ante conductas de provocación por parte de los conductores".
- "Antes de echar la culpa a los otros conductores, me planteo que yo también cometo errores".

Los que reflejan **menos** inteligencia emocional entre los conductores son:

- "Tiendo a criticar a los otros conductores".

⁽³⁾ La explicación detallada del procedimiento de clasificación de los conductores en la escala de inteligencia emocional se puede consultar en el apartado sobre descripción del cuestionario.

Si analizamos los pensamientos específicos que definen la escala de inteligencia emocional, aquellos en los que se observa un mayor porcentaje de conductores que

- “A veces me dejo llevar por el impulso en un momento determinado”.

Dada la importancia de cada uno de estos ítems para la construcción de nuestra escala, vamos a pasar a describir cada uno de ellos con mayor detalle:

Así, la afirmación **“Antes de echar la culpa a los otros me planteo que yo también cometo errores”** tiene una doble finalidad: por un lado, detectar la capacidad de empatía (observación, reconocimiento, comprensión y conexión emocional, es decir, saber ponerse en el lugar del otro) del conductor entrevistado. Por otro lado, detectar la habilidad para identificar los comportamientos propios, valorarlos de forma correcta, asumir las responsabilidades derivadas de los mismos y ser capaz de aprender de los propios errores. En términos generales, implica un elevado control emocional.

El enunciado **“A veces me dejo llevar por el impulso en un momento determinado”** está dedicado a identificar la capacidad del conductor para detectar lo importante de cada situación y controlar los sentimientos y emociones.

“Tiendo a pensar en mis derechos y prioridades antes que en los derechos y prioridades de los otros” pretende detectar si el conductor prioriza y se centra fundamentalmente en sus propios estados emocionales sin tener en consideración los sentimientos y estados emocionales experimentados al mismo tiempo por el resto de usuarios.

El enunciado **“Tiendo a criticar a los otros conductores”** trata de determinar el nivel de control que el entrevistado posee sobre sus pensamientos que, en definitiva, son los que ponen en marcha los diferentes estados emocionales.

La afirmación **“Tengo en cuenta los errores que cometo con el objetivo de corregirlos”** hace

referencia a la habilidad para: determinar cuándo un comportamiento ha sido erróneo o inadecuado (sin olvidar que cometer errores es una necesidad fruto del aprendizaje), tratar de buscar las causas de los errores para prever nuevas acciones y llevarlas a cabo en el futuro y confiar (autoconfianza, lo que a su vez implica sentimientos positivos hacia uno mismo así como autoestima) en que vamos a ser capaces de mejorar nuestras conductas y alcanzar los retos que nos planteamos (incluye al mismo tiempo un elevado motivo de logro).

“Conservo la calma (y me controlo) ante conductas de provocación por parte de otros conductores” pretende identificar la tolerancia a la frustración del entrevistado, la habilidad para evitar que tengan lugar respuestas emocionalmente descontroladas ante situaciones que incluyen una ofensa o provocación en las relaciones interpersonales, el dominio de los pensamientos y las acciones bien en forma de respuestas pasivas de inhibición (no respuesta o escape) o bien en forma de respuesta asertiva así como la habilidad para relajarnos ante una situación que nos provoca tensión, estrés o ansiedad. En definitiva, el afrontamiento basado fundamentalmente en la contención y autocontrol y considerado socialmente hábil.

El enunciado **“Practico una conducción defensiva (prefiero estar en guardia y evitar en todo momento percances o situaciones arriesgadas)”** tiene la finalidad de identificar el estilo de afrontamiento caracterizado por centrarse en los aspectos relevantes en el escenario vial para evitar de modo activo las situaciones conflictivas y potencialmente peligrosas y arriesgadas.

2.4 Descripción del cuestionario

El cuestionario recoge una serie de aspectos relacionados con las emociones y con la influencia de éstas y los estados de ánimo en la conducción.

La encuesta (que figura en el Anexo del presente libro) está estructurada en varios bloques temáticos que, a través de una serie de preguntas y apartados, pretenden alcanzar los objetivos planteados en la presente investigación.

Por razones metodológicas, la estructura de los diferentes bloques no corresponde con el orden en el que se han realizado las preguntas a los encuestados.

A continuación describimos brevemente los diferentes bloques y los contenidos de cada uno de ellos.

2.4.1 Perfil del conductor entrevistado

Existe un primer grupo de variables, tanto generales como específicas que hacen referencia a aspectos psicológicos y al perfil del entrevistado como conductor y a su propio estilo de conducción.

Son a su vez, tres grupos de variables, de los que se derivan un conjunto de datos muy útiles a la hora de elaborar un determinado perfil de conductor. De este modo, la información recogida versa sobre:

A. La conducción habitual del entrevistado (ítems 2-9) que hemos denominado **“Hábitos de conducción”** y que incluye los siguientes ítems que agrupamos de la siguiente manera:

A.1- La experiencia en la conducción (ítems 4a y 8a).

Se tienen en cuenta tanto los años de conducción como los kilómetros recorridos en promedio al año.

A.2- Motivo del desplazamiento (ítem 6).

Dependiendo del objetivo de la conducción (llevar a los niños, ir de compras, etc.) las emociones pueden ser no

sólo diferentes sino de diferente signo, con sus consecuentes efectos.

A.3- Características del desplazamiento (ítems 2, 6b, 7 y 8).

Se incluye la frecuencia del desplazamiento, conducción diurna/nocturna, duración y kilómetros recorridos en el mismo.

A.4- Tipología del vehículo utilizado y deseado (ítems 3, 5a, 4c y 5c).

Se incluye tanto el tipo como la potencia del vehículo utilizado y se complementa con información acerca de estas dos variables pero sobre el vehículo deseado.

A.5- Tipo de vía utilizada en los trayectos frecuentes (ítem 9).

B. Historial de accidentes y sanciones (ítems 10-11).

En este segundo grupo incluimos información sobre el número de accidentes sufridos a lo largo de la vida y las sanciones recibidas en los últimos tres años.

C. Riesgo asumido (ítems 12-18).

Tal y como comentamos anteriormente se trata de evaluar el riesgo asumido en la conducción, tanto a nivel subjetivo (ítem 12, mediante la autoevaluación en comparación con el resto de conductores), como a nivel objetivo (a partir de la declaración de realización específica de ciertas conductas de riesgo).

Los criterios que se han tenido en cuenta a la hora de clasificar a los conductores de riesgo, surgen del análisis de conglomerados de los datos registrados en los ítems 14 a 18, los cuales recogen distintas conductas de riesgo que los entrevistados realizan con mayor o menor frecuencia (se han tenido en cuenta conductas representativas de riesgo, aunque pueden existir otras que no se han considerado en nuestra investigación):

- No guardar la distancia de seguridad;
- No ceder el paso a un peatón en un paso señalizado;
- Realizar adelantamientos apurados o indebidos;
- Conducir después de haber bebido alcohol;

- Utilizar el teléfono móvil mientras conduce (llamar, contestar o mandar mensajes).

Este análisis de conglomerados nos permite establecer dos niveles de riesgo en función de la incidencia de las distintas conductas, además de un nivel considerado de “no riesgo”, entendiendo en este grupo que la exposición al riesgo es muy baja (la propia actividad de conducción ya tiene implícito un cierto nivel de riesgo sin necesidad de haber cometido las conductas consideradas en nuestro estudio). Así, se considera que un conductor forma parte de uno de los tres niveles en función de los siguientes criterios:

- Grupo de “**No riesgo**”: Conductores que no han sido clasificado de riesgo en **ninguna** de las conductas consideradas.
- Grupo de “**Riesgo Medio**”: Conductores que han sido clasificados de riesgo en **una o dos** de las conductas consideradas.
- Grupo de “**Riesgo Alto**”: Conductores que han sido clasificados en **más de dos** de las conductas consideradas.

Además, como ya se ha comentado, se ha utilizado una conducta específica, concretamente la velocidad (ítem 13), como una variable complementaria de análisis.

D. Características emocionales de los conductores (ítems 24, 25, 26 y 28).

En este subgrupo incluimos toda la información referente a las características de personalidad y emocionales de los conductores.

D.1- Rasgo emocional (ítem 24).

Tratamos de determinar la “forma de ser” desde el punto de vista emocional. Es una variable relacionada con la personalidad del sujeto.

D.2- Estado emocional (ítem 25).

Tratamos de determinar “cómo se encuentran” emocionalmente los conductores en el momento en que se les entrevista.

Esta variable es tan importante como la anterior ya que el estado emocional actual ejerce una importante influencia sobre las actividades que desempeñamos en nuestra vida cotidiana. Por tanto, la conducción se ve afectada por nuestras emociones más recientes.

Así por ejemplo, el buen humor se ha relacionado con una menor percepción del riesgo y una toma de decisiones y conducta más arriesgada. Además, se ha estudiado la relación entre el enfado y conductas de riesgo como el exceso de velocidad con un mayor número de multas y accidentes de tráfico. (Alonso et. al., 2006)

D.3- Eventos vitales emocionales recientes (ítem 26).

Se intenta ver si la persona ha padecido algún evento vital emocional que haya podido influir en su estado emocional actual.

Es un medio de control de la variable de estado emocional que permite obtener una mayor consistencia e información acerca del tipo de eventos específicos que han provocado dicho estado.

D.4- Inteligencia emocional en el contexto del tráfico (ítem 28).

A partir de distintas afirmaciones relacionadas con manifestaciones de inteligencia emocional ante aspectos del tráfico, se ha elaborado una escala de 0 a 10 que representa el número de pensamientos "inteligentes" que asume el conductor (bien por aceptar o por negar la afirmación que se le presenta). Tres de las afirmaciones aportan un mayor peso a la puntuación total (se ha duplicado su valor), ya que son las más representativas del concepto "inteligencia emocional":

- "A veces me dejo llevar por el impulso en un momento determinado".
- "Conservo la calma (y me controlo) ante conductas de provocación por parte de otros conductores".
- "Practico una conducción defensiva (prefiero estar en guardia y evitar en todo momento percances o situaciones arriesgadas).

A partir de las puntuaciones totales obtenidas en la escala, se ha clasificado a los sujetos en tres niveles de inteligencia emocional (teniendo en cuenta que esta característica de personalidad sigue una distribución normal en la población):

- **Inteligencia emocional baja:** Conductores con una puntuación entre 0 y 5.
- **Inteligencia emocional media:** Conductores con una puntuación entre 6 y 8.
- **Inteligencia emocional alta:** Conductores con una puntuación total de 9 ó 10.

E. Datos de clasificación (ítems 31-38).

Por último, el cuestionario recoge toda una serie de datos personales de clasificación social muchos de los cuales se han utilizado como variables de cruce con el objetivo de elaborar perfiles. De este modo, nos encontramos con variables como: edad, sexo, Comunidad Autónoma de residencia, estado civil, número de hijos a su cargo, ingresos económicos, nivel de estudios y actividad (trabajo u ocupación).

2.4.2 Emociones generales y conducción (ítem 27a y 27b1)

El estudio de las emociones es el núcleo fundamental de nuestra investigación. En este sentido, el estudio de determinadas emociones está implícito en todos los bloques, y en ello se basan los resultados y conclusiones. En próximos bloques veremos como a partir de una emoción, el sujeto responde acerca de “qué la provoca” (determinantes emocionales), y “cómo le afecta en diferentes aspectos de la conducción y en la seguridad vial” (afrontamiento). Además, analizaremos otros eventos no propios de la conducción, tanto en las emociones que genera como en el grado de incidencia que las personas opinan que puede tener en la conducción.

Sin embargo, en este bloque que corresponde al ítem 27a y la primera parte de ítem 27b, se plantea de forma general la emoción principal generada por la conducción.

Hemos considerado de forma general las emociones de buen-mal humor, tensión-relajación, agrado-desagrado, orgullo-frustración, diversión-aburrimiento, a las que añadimos reacciones emocionales como la ansiedad, el estrés y la fatiga.

No quisiéramos en este momento dejar de comentar que es el libro documental "Emociones y conducción. Teoría y fundamentos" el que nos ha permitido construir la presente encuesta, con todo lo que ello implica (determinación de objetivos, construcción y subsiguiente selección de ítems, etc.). De este modo es, esta fuente, la base que nos ha llevado a realizar una primera selección de las emociones que íbamos a trabajar en la encuesta.

Estas emociones se terminaron de perfilar en varias pruebas piloto de la aplicación del cuestionario (las primeras pruebas de aplicación, sobre muestras que aún no eran representativas de la población española, fueron realizadas por alumnos de Seguridad Vial de la Facultad de Psicología de la Universitat de València).

Así, en este estudio inicial se detectó que determinadas emociones propuestas no discriminaban entre los sujetos, ya que éstos no diferenciaban los matices (por ejemplo en el caso de gusto, y sus matices de diversión, agrado, satisfacción), por lo cual se tomó la decisión de escoger sólo las emociones claramente reconocidas.

2.4.3 Determinantes emocionales

A partir de este bloque vamos a tratar de determinar la influencia (cognitiva y conductual) de las emociones en la conducción.

En concreto, para la evaluación de los determinantes emocionales se han utilizado cuestiones abiertas, a las que

el entrevistado debía responder libremente, sin opciones previas.

Se ha optado por utilizar preguntas abiertas ante la gran diversidad en el repertorio de respuestas referentes a los aspectos susceptibles de producir una emoción durante la conducción (muchas de ellas ajenas a la propia conducción –música, paisaje, etc.-), una cuestión que no hace más que corroborar las diferencias individuales y la pluralidad y disparidad humana. Además, en el caso de haber utilizado preguntas cerradas, hubiéramos generado demasiados sesgos.

Para el presente estudio se ha realizado una clasificación y agrupación de las respuestas en categorías. Dicha clasificación se ha hecho *a posteriori*, de forma que facilite el análisis y permita la interpretación de las respuestas y la búsqueda de patrones entre los conductores.

A. Determinantes emocionales en el tráfico (ítems 19-23, 27a1 y 27b2).

Las emociones experimentadas durante la conducción influyen en el procesamiento, toma de decisiones y conducta durante la tarea de conducción. En este sentido, es fundamental averiguar qué tipo de emociones experimentan los conductores, con qué frecuencia, si éstas son agradables o no, etc.

Los ítems 19 a 23 y 27b2, incluyen preguntas abiertas en las que el entrevistado relaciona cualquier determinante (situacional, conductual, personal, emocional...) susceptible de provocar una emoción que le es sugerida durante su conducción.

En las primeras versiones del cuestionario, el rango de emociones sugerido era mucho más amplio, por ejemplo, diferenciamos diversión, agrado, satisfacción.... Pero los encuestados no suelen diferenciar entre emociones de la misma "familia" y dan las mismas respuestas para dichas emociones. Es decir, las personas con mucha frecuencia

tendían a no diferenciar matices entre las emociones agradables y ofrecían la misma respuesta. Les gusta lo mismo que les divierte, les agrada o satisface. En definitiva, comprobamos la máxima que afirma que "la emoción es una cuestión de vocabulario".

Dado este hecho y considerando otras razones, como la limitación de la duración y amplitud del cuestionario, eliminamos estas emociones.

Consecuentemente hemos estudiado los aspectos que más agradan, relajan, indignan (molestan), aburren, divierten y provocan miedo en la conducción.

Adicionalmente, hemos considerado de igual forma la potencial ansiedad, estrés o fatiga que la conducción es capaz de generar en nuestros conductores.

Debido a que utilizamos cuestiones abiertas, a las que el entrevistado debía responder libremente, sin opciones previas, la clasificación y agrupación de las respuestas se hizo *a posteriori*. Bien es cierto que *a priori* podemos clasificar entre las relacionadas con la conducción y las ajenas a la misma.

La agrupación y clasificación que se ha realizado de las respuestas es la misma para todas las preguntas de este bloque y hace referencia a la ejecución en la conducción influida por las emociones de tal forma que:

– Se ha realizado un gran esfuerzo por agrupar y codificar aproximadamente 18.000 respuestas diferentes, procedentes de los 2.002 entrevistados, en respuesta a cada una de las nueve emociones contempladas, y a cada una de las cuatro reacciones emocionales. Por el volumen de respuestas, la clasificación contempló la codificación de 78 respuestas tipo. Finalmente se ha conseguido establecer una clasificación general en 5 categorías.

–La agrupación se ha realizado recogiendo globalmente todas las respuestas realizadas ante cualquiera de las emociones planteadas. Esto supone lógicamente que

algunos códigos de clasificación (o respuestas "tipo") queden vacíos en determinadas emociones. Sin embargo, el objetivo es obvio: poder comparar la variación o no de las respuestas en las diferentes emociones consideradas. Las agrupaciones de **primer nivel** que configuran las cinco categorías mencionadas son y harían referencia a:

1. INCONVENIENTES DE LA CONDUCCIÓN Y/O EL TRÁFICO

Inconvenientes objetivos o puntuales de la conducción y/o el tráfico en general: *la incomodidad, pérdida de tiempo, gasto económico, aspectos relacionados con la contaminación medioambiental, etc.*

2. BENEFICIOS Y VENTAJAS DE LA CONDUCCIÓN Y/O EL TRÁFICO

Beneficios objetivos o puntuales de la conducción: *la comodidad, la rentabilidad y ahorro de tiempo, el ahorro económico, etc.*

3. LA CONDUCCIÓN COMO ACTIVIDAD HUMANA

La conducción como actividad, *como ejecución de una acción -psicomotora-*.

4. SITUACIONES DE LA CONDUCCIÓN (no seguridad)

Situaciones o circunstancias concretas de la conducción como sistema, es decir, aquellas derivadas de la interacción con los otros elementos del tráfico (vía y entorno, factor humano, automóvil).

5. CUESTIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD

Cuestiones relacionadas con la seguridad, el peligro o el riesgo.

Estas cinco grandes categorías son susceptibles de incluir todas las respuestas emitidas. Sin embargo, la frecuencia no es el único criterio de su existencia, sino sobre todo la importancia e implicación práctica del contenido, ya que en ocasiones la categoría tiene la suficiente entidad como para ser considerada en la clasificación pese a su baja frecuencia.

En cualquier caso, cuando la frecuencia y diversidad en las respuestas nos lo permitía, o lo requería, se creó un **segundo nivel** de clasificación más específico anidado en el primero:

1. INCONVENIENTES DE LA CONDUCCIÓN Y/O EL TRÁFICO

- Relacionados con la contaminación/medio ambiente
- Relacionados con el aparcamiento
- Relacionados con la incomodidad
- Relacionados con la pérdida de tiempo
- Relacionados con el gasto económico
- Aspectos relacionados con la movilidad: densidad del tráfico, la falta de movilidad por atascos, retenciones, circulación lenta, horas punta, todo aquello que entorpece mi camino, etc.
- Los accidentes y sus consecuencias

2. BENEFICIOS Y VENTAJAS DE LA CONDUCCIÓN Y/O EL TRÁFICO

- La comodidad
- El ahorro de tiempo
- Relacionados con la movilidad: la movilidad, la independencia, la libertad, poder desplazarse, llegar, etc.

3. CONDUCCIÓN COMO ACTIVIDAD HUMANA

- La conducción en general
- Alguna acción específica en la conducción: adelantar, cambiar las marchas, etc.

4. SITUACIONES DE LA CONDUCCIÓN (no seguridad)

- Relacionadas con la vía y entorno: un tipo de vía concreto (autopista, ciudad, etc.), un determinado tipo de trayecto (largo, corto, de muchas horas, con curvas, con rectas, etc.), un determinado trayecto (Madrid, Barcelona, el de vacaciones, etc.), la noche, el día, la presencia de policía, las sanciones.
- Relacionadas con el vehículo
- Relacionadas con el conductor (individuales)

5. CUESTIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD

Seguridad/inseguridad, el peligro en general

Vía y entorno

Relacionadas con el vehículo

Conductor

Interacción social: la velocidad de otros, un tipo de conductor, el incumplimiento de la norma, las infracciones, el consumo de alcohol, etc.

Otros niveles de clasificación se derivan sólo de algunas variables, tal y como se destaca en el cuadro siguiente:

1º	2º	3º	4º	
1				INCONVENIENTES DE LA CONDUCCIÓN Y/O EL TRÁFICO
	1.1			Contaminación
	1.2			Falta de aparcamiento/encontrar
	1.3			Incomodidad
	1.4			Pérdida de tiempo
	1.5			Gasto económico
	1.6			Impedimentos a la movilidad
	1.7			Los accidentes y sus consecuencias
2				BENEFICIOS Y VENTAJAS DE LA CONDUCCIÓN Y/O EL TRÁFICO
	2.1			La comodidad
	2.2			El ahorro de tiempo
	2.3			Relacionados con la movilidad
				Movilidad
				Independencia/libertad
				Desplazamientos y objetivos
				Fluidez
3				LA CONDUCCIÓN COMO ACTIVIDAD HUMANA
	3.1			Conducir (TODO)
	3.2			Alguna acción específica en la conducción
				Cambio de marchas
				Realizar adelantamientos

1°	2°	3°	4°	
4				SITUACIONES DE LA CONDUCCIÓN (no seguridad)
	4.1			RELACIONADAS CON LA VÍA O ENTORNO
				Conducir en un momento determinado (día)
				Conducir por la noche o con poca visibilidad
				El paisaje
				Conducir por carretera convencional
				Conducir por zona rural
				Conducir por ciudad
				Conducir por autopista/autovía
				Trayectos largos
				Trayectos cortos
				Posibilidad de sanción/Presencia policial
				Trayectos desconocidos
				Trayectos conocidos
				Condiciones metereológicas
				Determinados tramos de la vía
				Otros
	4.2			RELACIONADAS CON EL VEHÍCULO
				Tipo
				Tecnología y otros (AA, GPS)
	4.3			RELACIONADAS CON EL CONDUCTOR
				(INDIVIDUALES)
		4.3.1		<i>Internos</i>
			4.3.1.a	<i>Generales</i>
				Silencio
				Calor
				(Presión tiempo/prisas/sin prisas)
				Otros
			4.3.1.b	<i>Emocionales (sensación)</i>
				Tranquilidad/relajación
				Nerviosismo/tensión
				Seguridad, confianza, percepción de control
				Sorpresa, ruidos inesperados

1°	2°	3°	4°	
				Aburrimiento
				Soledad
				Fatiga o cansancio
				Otros
		4.3.2		Externos (desencadenantes emocionales)
				Compañía y conversación
				Música
				Fumar
				OTROS
		4.3.3		<i>En interacción social (desencadenantes)</i>
				Respecto, cortesía, educación/falta de respeto, educación
5				CUESTIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD
	5.1			Seguridad /inseguridad, el riesgo, el peligro en general
	5.2			Vía y entorno
				Condiciones de la vía
				Condiciones meteorológicas
	5.3			Conductor
				Mi velocidad
				Mi atención
				Mi sueño
				Móvil
				Cinturón
	5.4			Interacción social (los demás conductores)
				Adelantamientos de otros
				La velocidad inadecuada o excesiva
				Alcohol
				Mala conducción, temeraria, imprudente, de otros
				Agresividad
				La distancia de seguridad
				Infracciones
				Errores
				Conductores de vehículos pesados

1°	2°	3°	4°	
				Género opuesto
				Jóvenes
				Minorías
	5.5			Relacionadas con el vehículo
6				NADA
7				OTROS

B. Algunos eventos ajenos a la conducción como determinantes emocionales (ítem 29a).

Determinados eventos procedentes de “otros ámbitos” generan sentimientos o emociones en cada uno de nosotros pero, ¿afectan cuando nos subimos al volante de nuestro vehículo? (ítem 29). Aquí claramente son eventos específicos, ajenos a la conducción, algunos de los cuales pueden influir en la misma debido a las emociones que suscitan o en su defecto tener cierta relación que habrá que explorar.

De este modo, se han tenido en cuenta algunos eventos, pidiendo a los sujetos que evoquen las primeras emociones que les generan.

Los eventos considerados son una película de acción, un día soleado, un día lluvioso, la noticia en TV de un accidente de tráfico, un anuncio de TV de un accidente de tráfico, o la noticia del accidente de algún conocido del entrevistado.

Se ha vuelto a utilizar el formato de pregunta abierta, por las mismas razones que se dieron anteriormente, estableciendo un nuevo procedimiento de clasificación de las emociones principales cuyo resultante es el siguiente:

- 1. IRA:** Incluye la manifestación de la ira, la IRA, Molestia, Rabia y Agresión.
- 2. MIEDO:** Incluye la manifestación del miedo, el MIEDO, Sospecha, Terror y Temor.
- 3. ALEGRÍA:** Incluye la manifestación de la alegría, la ALEGRÍA/felicidad, Serenidad, Éxtasis y Optimismo.
- 4. TRISTEZA:** Incluye la manifestación de la tristeza, la TRISTEZA, Cabizbajo, Depresión y Decepción.
- 5. AMOR (CONFIANZA):** Incluye la manifestación del amor, el AMOR. (CONFIANZA), Admiración, Aceptación y Confianza.
- 6. SORPRESA:** Incluye la manifestación de sorpresa, SORPRESA, Desorientación y Asombro.
- 7. ABURRIMIENTO:** Incluye la manifestación de la repulsa, el ASCO, Aburrimiento, Aborrecer y Desprecio.
- 8. INTERÉS:** Incluye la manifestación del Interés, Anticipación, el INTERÉS y Vigilancia.
- 9. REMORDIMIENTO**
- 10. SUMISIÓN**
- 11. EMOCIÓN DIFUSA O NO RECONOCIDA**
- 12. ESTRÉS**

2.4.4 Afrontamiento

Independientemente del determinante o aspecto desencadenante de la emoción, nos preguntamos acerca de la influencia de los distintos estados emocionales sobre aspectos cognitivos, conductuales y actitudinales de la propia tarea de la conducción.

También en este punto hemos tratado la opinión que tiene la población en torno a la afección que pueden tener los eventos ajenos al tráfico que han sido objeto de nuestro estudio.

En consecuencia, este apartado lo hemos agrupado en:

A. Afrontamiento (ítems 19b-23b).

El objetivo en este punto es obtener información que permita detectar cuál es el comportamiento al volante bajo diferentes estados de ánimo o emociones, y si se producen variaciones respecto a su conducción habitual (cuando se encuentra en un estado de emoción relativamente neutro).

Otros análisis nos permitirán analizar por ejemplo si los acontecimientos interpersonales suscitan emociones diferentes y más fuertes que los acontecimientos situacionales.

Así, se han tenido en cuenta las siguientes conductas:

- Atención;
- Riesgo;
- Errores e infracciones;
- Distancia de seguridad;
- Adelantamientos;
- Respeto.

La justificación de la utilización de dichas conductas y no de otras está fundamentada en el estudio documental paralelo al presente.

B. Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma (ítem 29b).

Como hemos mencionado, tratamos de averiguar en qué grado los citados eventos no relacionados directamente con el tráfico (ítem 29a), pueden influir en la conducción. Y ello al menos a través del prisma de los conductores de nuestra muestra, es decir, desde un punto de vista de percepción subjetiva de los sujetos.

2.5 Aplicaciones y formato del cuestionario

FICHA TÉCNICA: Encuesta emociones y conducción.

Carácter: Anónimo.

Ámbito: Península Ibérica, Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Universo: Conductores con permiso de conducción.

Tamaño de la muestra: 2.002 entrevistas.

Fecha de realización: Mayo, Junio y Julio de 2006

Error muestral: Para un nivel de confianza del 95,5% y $p=q=50$ el error es $\pm 2,2\%$ para el conjunto de la muestra.

Administración: Telefónica asistida por ordenador con un cuestionario semi-estructurado de una duración media de 21 minutos.

El cuestionario se ha aplicado a la muestra de conductores durante los meses de Mayo, Junio y Julio, a través de entrevistas telefónicas semi-estructuradas de una duración media de 21 minutos (la utilización de preguntas de formato abierto aumentan la variabilidad en la duración de cada aplicación).

Al igual que se ha hecho en anteriores estudios, la aplicación se ha realizado a través de personal previamente formado y especializado en este tipo de tarea⁴. El personal encargado de realizar los pases de la encuesta ha seguido en todo momento las indicaciones del equipo investigador, tanto respecto al formato de la entrevista, como respecto a la codificación de la información registrada (principalmente

⁽⁴⁾ Encuestas realizadas por EMER-GfK. Empresa certificada por AENOR en el cumplimiento de las normas de calidad UNE-EN-ISO 9001.

en lo referido a la codificación de las preguntas abiertas).

Los programas de control de calidad se han tenido en cuenta en las distintas fases de desarrollo del estudio: Diseño del cuestionario, Selección y formación de los entrevistadores, Realización del trabajo de campo, Grabación y tabulación de los datos y en la Depuración y codificación de los mismos.

Las preguntas que se han utilizado en el cuestionario pueden clasificarse en función del formato de respuesta, diferenciando varios tipos:

– **Preguntas cerradas:** aquellas en las que se pre-establecen las opciones de respuesta. Debe procurarse que las categorías presentadas para cada enunciado sean exhaustivas (de modo que cualquier respuesta esté considerada entre las categorías planteadas), excluyentes (que una misma respuesta no se pueda recoger en varias de las categorías existentes) y descriptivas (se ajusten al contenido que se está preguntando). En función del número de categorías de respuesta se han considerado:

- Preguntas **dicotómicas:** aquellas en las que se establecen sólo 2 alternativas de respuesta (“Sí”-“No” / Hombre-Mujer / Buen-Mal humor / Alegre-Triste...). Este tipo de preguntas facilitan la interpretación de resultados (principalmente cuando se realizan análisis multivariados) y su representación gráfica es mucho más clara.

Por ejemplo: P27a2. Generalmente conducir diría que:

- Le provoca tensión
- Le relaja

- Preguntas **politómicas:** son aquellas que ofrecen varias alternativas de respuesta.

En el cuestionario se han procurado evitar aquellas preguntas en las que se puedan señalar varias respuestas a la vez. Por tanto, en cada cuestión se incide en que los

sujetos señalen una única respuesta ("...la más frecuente...", "...la que más...", "...lo más habitual..."). Un ejemplo de este tipo de preguntas politómicas de respuesta única es: P.3. ¿Qué tipo de vehículo conduce *habitualmente*? (el entrevistador lee las alternativas y solicita respuesta única)

- Turismo Berlina Ranchera
- Furgoneta Deportivo Monovolumen
- Smart biplaza Todoterreno

– **Preguntas abiertas:** cuestiones que se formulan sin establecer *a priori* las categorías de respuesta. En nuestro caso se han utilizado dos tipos de preguntas abiertas:

- Aquellas que están relativamente **acotadas** a un rango o posibilidades de respuesta. Por ejemplo: P11b. ¿Cuántas multas o cualquier otra sanción le han puesto en los últimos tres años? Excluyendo las de aparcamiento.

Las posibilidades de respuesta son finitas, enteras y relativamente acotadas a un rango (aunque no es imposible, es muy difícil que el sujeto conteste más de 100 multas).

- Aquellas con formato de **respuesta libre**. Por ejemplo: P.19 ¿Qué es lo que más le gusta o agrada de conducir?

Otros: _____

Aunque se han proporcionado algunas posibilidades de respuesta *a priori*, el análisis de este tipo de preguntas (y su posterior agrupación en categorías "tipo"), se ha realizado principalmente en base a las respuestas libres de los entrevistados.

3. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

3.1 Descripción estadística

La codificación de las distintas respuestas de los entrevistados (bien sea directamente, bien sea a partir de agrupaciones o clasificaciones) nos proporciona un conjunto de datos cuantitativos, fundamentalmente de tipo categórico. Se han considerado dos grupos de técnicas ajustadas a este tipo de datos:

Técnicas descriptivas

Por un lado, aquellas propiamente **descriptivas**, basadas principalmente en la interpretación de tablas univariadas (tablas de frecuencias y porcentajes).

Las tablas univariadas son el nivel más básico en el análisis estadístico de cualquier estudio. Consisten en la tabulación de los datos para cada una de las categorías que constituyen cada variable de estudio, sea por medio de frecuencias, porcentajes o ambos.

Este tipo de técnicas permite obtener una perspectiva general de la situación.

Técnicas relacionales

Por otro lado están aquellas técnicas que, además de describir, exploran las relaciones de **interdependencia** entre las variables. El objetivo es analizar si existen distintos patrones de respuesta entre distintos grupos considerados. Este tipo de análisis de interdependencia con variables categóricas se realiza a partir de tablas cruzadas o de contingencia y se apoya también en las pruebas estadísticas Chi-cuadrado.

Las tablas cruzadas o de contingencia son herramientas para explorar más detalladamente cómo se relacionan las distintas variables. El procedimiento se basa en el cruce de

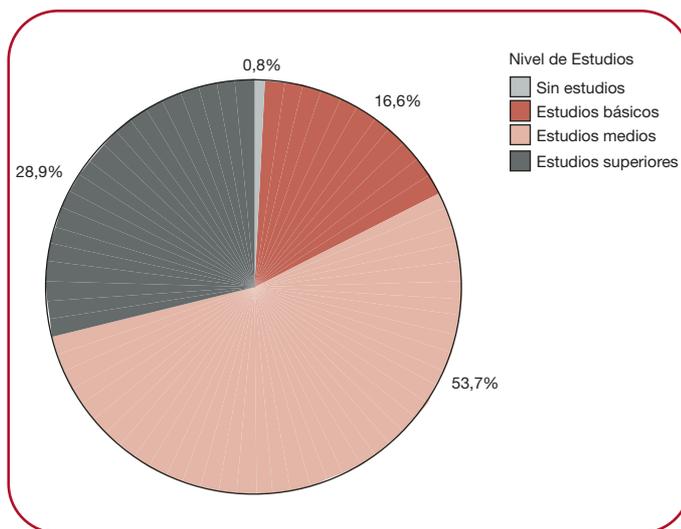
dos o más variables y define el nivel de interrelación entre las diferentes categorías de cada una de las dos variables, permitiendo detectar exactamente en qué categoría combinada se sitúa el problema, por lo que la intervención podrá ser mucho más precisa.

3.2 Representación gráfica

Al tratarse principalmente de datos de tipo categórico, la representación gráfica de los resultados se ha centrado básicamente en la representación de las distribuciones porcentuales de las variables a partir de gráficas de barras o sectores.

Gráfica de sectores

La gráfica de sectores es aquella en la que cada categoría queda representada por un sector de la gráfica proporcional a la frecuencia o al porcentaje obtenido por



cada categoría de una variable dada, generalmente cualitativa. Si el número de categorías es elevado esta gráfica no es adecuada. Tampoco es muy adecuada para representar porcentajes relativos de tablas cruzadas.

Gráfica 16. Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de estudios

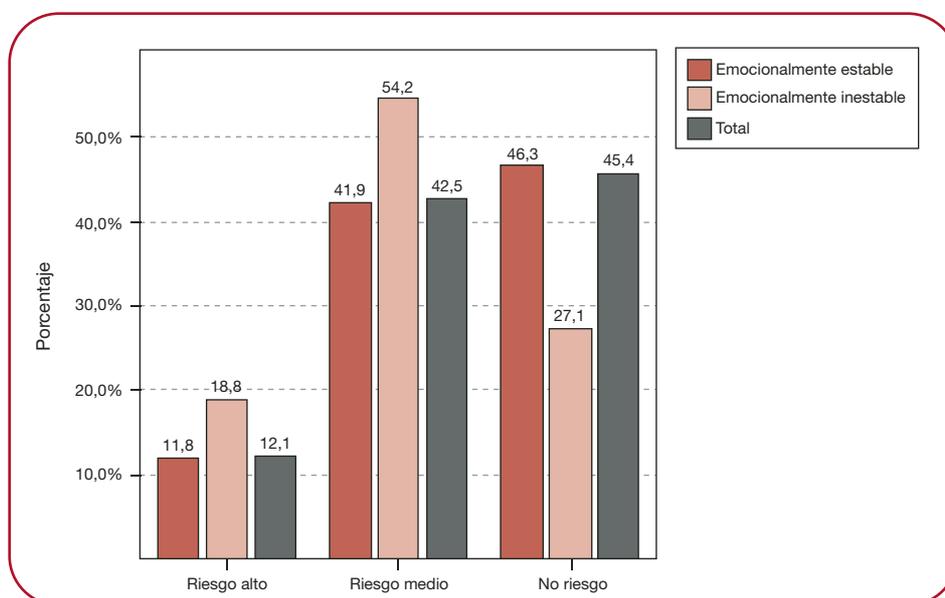
En la Gráfica 16 tenemos un ejemplo que representa el nivel de estudios de los conductores.

Gráfica de barras

Las gráficas de barras permiten comparar la relevancia de cada una de las categorías y son muy utilizadas en la representación de variables nominales o categóricas. En el eje de las abscisas aparecen las categorías de la variable dada y en el eje de las ordenadas se representa el porcentaje o la frecuencia que cada una de las alternativas supone. La suma de los porcentajes de cada categoría es igual a cien.

Este tipo de gráficas permite representar también los porcentajes relativos dados en las tablas de contingencia. El objetivo es comparar visualmente las diferencias porcentuales entre los grupos, teniendo en cuenta los porcentajes estimados como promedios a nivel general.

Así por ejemplo, en la Gráfica 17 se representa la distribución del nivel de riesgo en cada grupo (emocionalmente estable-inestable). La suma de los porcentajes indicados en las barras del mismo color suma 100%.



Gráfica 17. Distribución porcentual de los conductores estables e inestables en función del nivel de riesgo

Teniendo en cuenta que si no existiesen diferencias significativas entre los dos grupos, las distribuciones deberían parecerse a la mostrada en las barras negras, se

observa en la gráfica que los grupos emocionalmente inestables se caracterizan por un mayor nivel de riesgo (tanto medio como alto) que el grupo emocionalmente estable.

En este punto debemos señalar ciertos aspectos que facilitarán la interpretación de las gráficas presentadas en el apartado de resultados.

En primer lugar, el hecho de que la representación gráfica de los porcentajes reflejados en las tablas de contingencia se puede realizar a partir de los porcentajes de fila, o a partir de los porcentajes de columna, en función de la variable sobre la que se basa la distribución porcentual que queremos destacar (recordemos que en las tablas de contingencia se ponen en relación dos variables). Este aspecto se puede detectar en las gráficas, localizando las barras que en conjunto sumen el 100% (en la mayoría de los casos representadas por el mismo color de barra o porque se disponen en barras anexas, aunque no siempre es así).

En segundo lugar, la utilización tanto de gráficas únicas (como se ha utilizado en el ejemplo anterior), como de gráficas panel, donde se representan las categorías en distintos paneles o recuadros para facilitar su visualización. En algunos casos se han representado los porcentajes promedio en estos paneles para detectar fácilmente aquellas barras que destacan por encima de los resultados generales de la población.

4. RESULTADOS DEL ESTUDIO

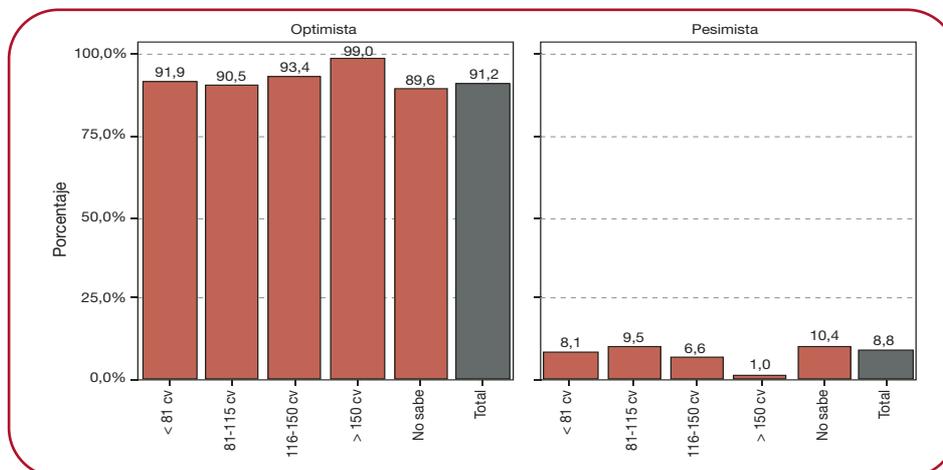
4.1 El conductor y sus emociones

4.1.1 Características emocionales y algunas variables del perfil del conductor

4.1.1.1 Hábitos de conducción (Vehículos/Vía)

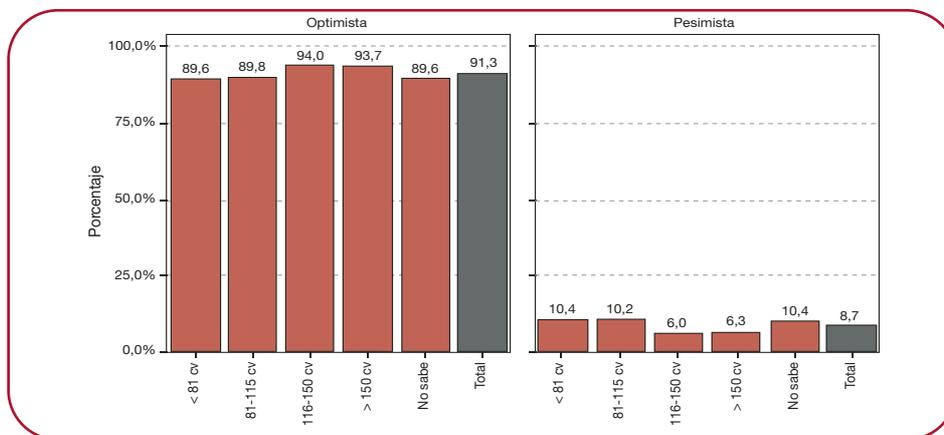
Si consideramos el **estado emocional** y lo ponemos en relación con el **tipo de vehículo habitual** no podemos establecer ninguna relación significativa entre el estado de ánimo reciente de los conductores y el tipo de vehículo que conducen habitualmente.

Sin embargo, si analizamos la **potencia del vehículo habitual** podemos señalar que hay una mayor proporción de conductores que define su estado de ánimo reciente como optimista entre aquellos que llevan vehículos de más de 150 cv (Gráfica 18).



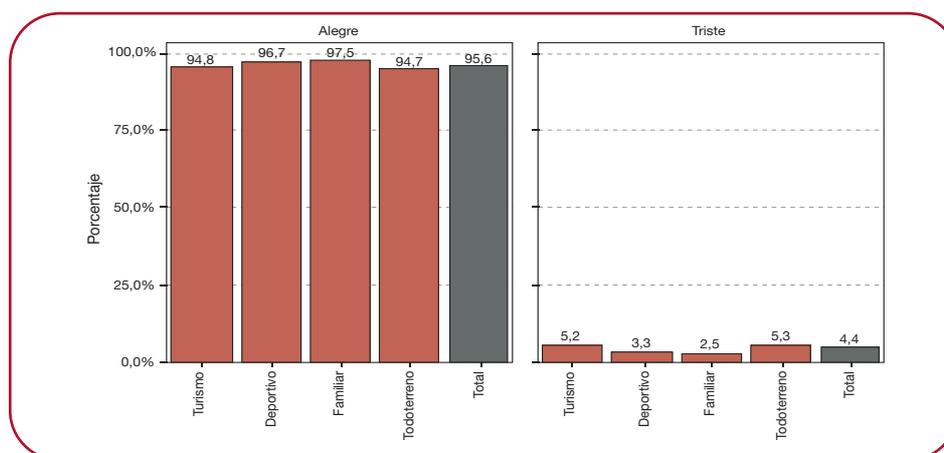
Gráfica 18. Distribución porcentual de los conductores cuyo estado emocional reciente es optimista-pesimista, en función de la potencia del vehículo que usa

Por último, si nos fijamos en el **tipo de vehículo deseado** (Gráfica 19) tampoco podemos establecer ninguna relación significativa entre el estado de ánimo reciente de los conductores y el tipo de vehículo que desearía comprarse. Sin embargo, los conductores que señalan que su estado de ánimo reciente es optimista también indican en mayor medida que se comprarían un vehículo de alta potencia (116-150 cv o más).

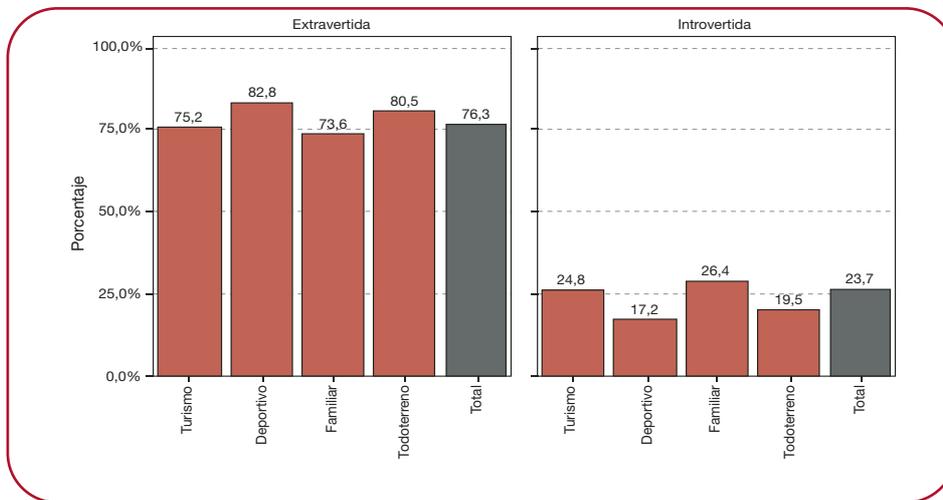


Gráfica 19: Distribución porcentual de los conductores cuyo estado emocional reciente es optimista-pesimista, en función de la potencia del vehículo que desea

Si consideramos el **rasgo emocional** y lo ponemos en relación con el **tipo de vehículo habitual** las respuestas de los conductores no varían de forma significativa. Únicamente destacan los conductores de vehículos familiares que se consideran en mayor medida personas alegres. Por otro lado, si nos centramos en la **potencia del vehículo habitual** las respuestas de los conductores acerca de su estado de ánimo no varían de forma significativa. Por último, si nos fijamos en el **tipo o potencia del vehículo deseado**, únicamente destacan los conductores que desean comprarse un vehículo familiar por considerarse en mayor medida personas alegres, mientras que los que prefieren un deportivo señalan ser extravertidas (Gráfica 20 y Gráfica 21).

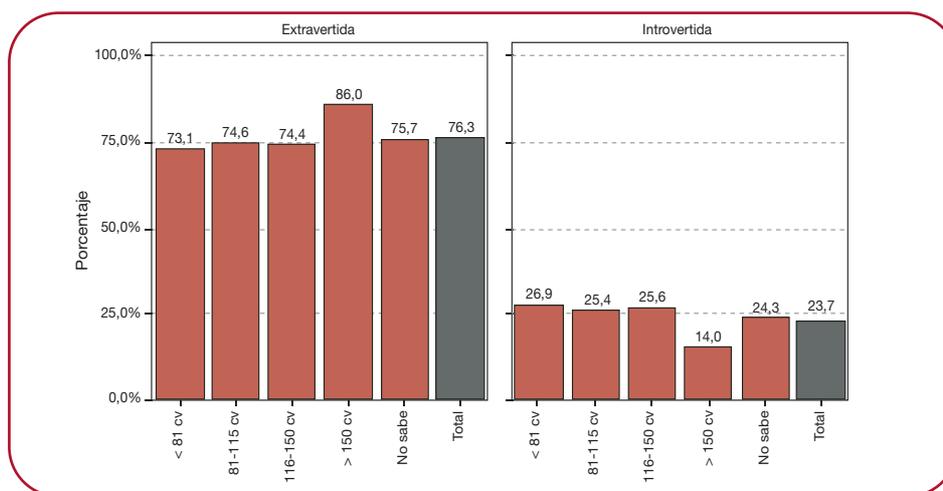


Gráfica 20: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es alegre-triste, en función del tipo de vehículo que desea

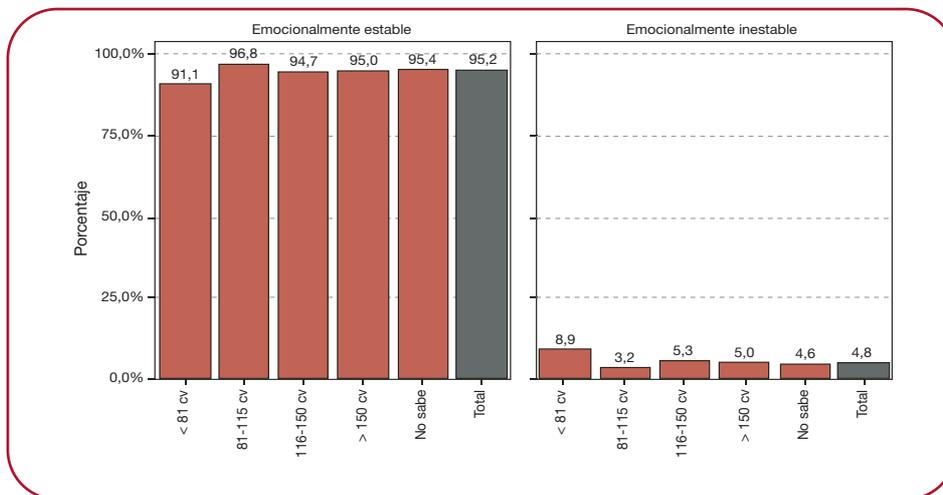


Gráfica 21: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es extravertido-introvertido, en función del tipo de vehículo que desea

Asimismo, también aquellos que se comprarían un vehículo de más de 150 cv señalan ser personas extravertidas, mientras que las que escogerían un vehículo de 81-115 cv se consideran emocionalmente estables (Gráfica 22 y Gráfica 23). Si consideramos la **inteligencia emocional** en relación con el **tipo o potencia del vehículo habitual** no podemos establecer una relación significativa entre dichas variables.

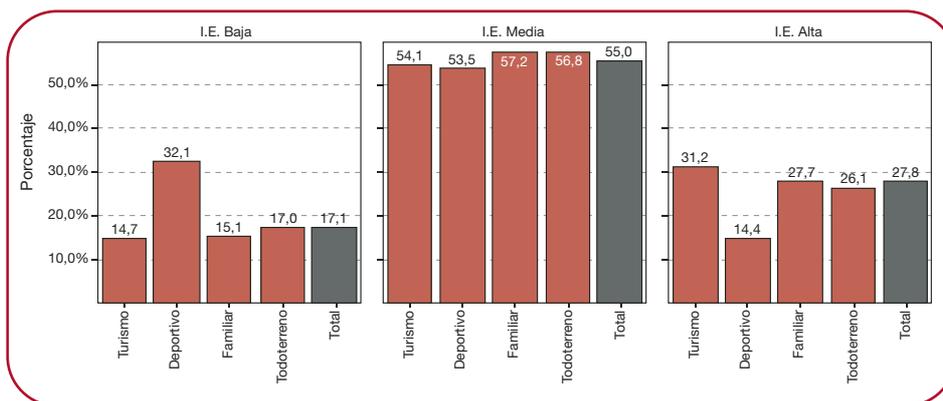


Gráfica 22: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es extravertido-introvertido, en función de la potencia del vehículo que desea



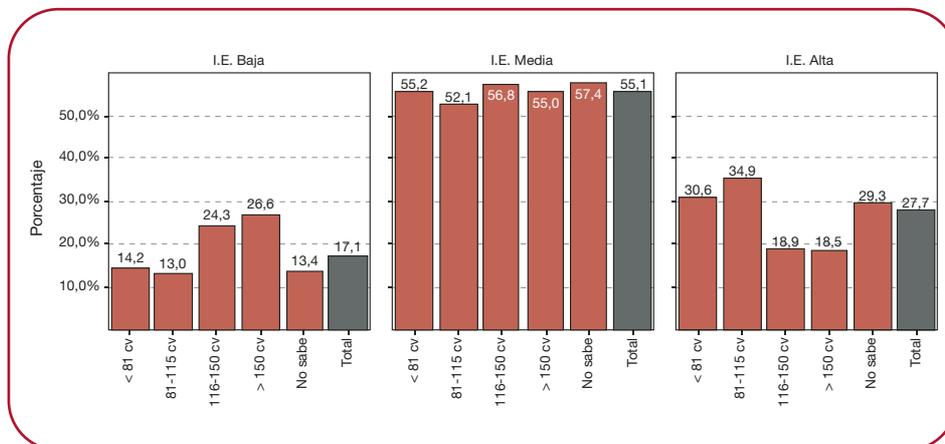
Gráfica 23: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es estable-inestable, en función de la potencia del vehículo que desea

Sin embargo, si analizamos el **tipo o potencia del vehículo deseado**, observamos que los que desean un turismo forman parte en mayor medida del grupo de conductores con una inteligencia emocional alta, mientras que aquellos que preferirían un vehículo deportivo se caracterizan por una inteligencia emocional baja en este contexto (Gráfica 24). En cuanto a la potencia de este vehículo (Gráfica 25), los conductores que se comprarían



Gráfica 24: Distribución porcentual de los conductores con distintos niveles de inteligencia emocional, en función del tipo de vehículo que desea

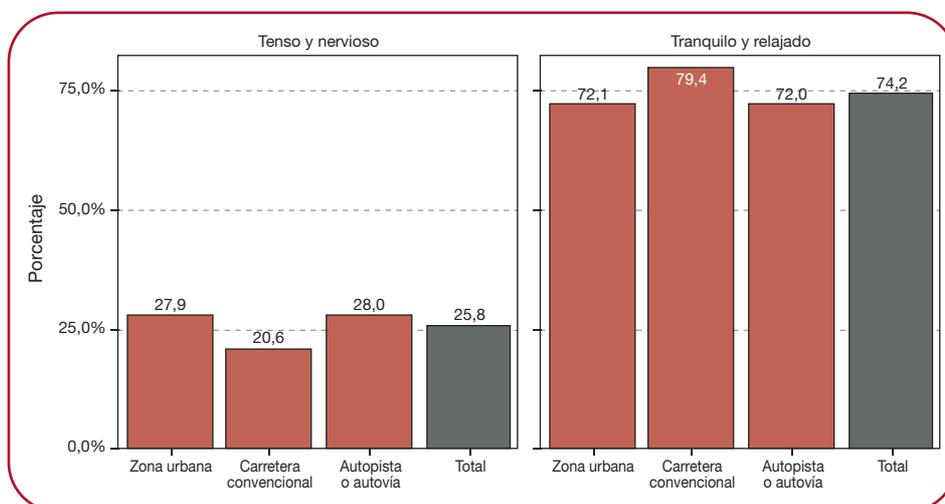
un vehículo de 81-115 cv se caracterizan en mayor medida que el resto de conductores por una inteligencia emocional alta, al contrario de los que escogerían un vehículo de mayor potencia (116-150 cv y más de



Gráfica 25: Distribución porcentual de los conductores con distintos niveles de inteligencia emocional, en función de la potencia del vehículo que desea

150 cv), quienes destacan por una inteligencia emocional baja.

Si consideramos el **estado emocional** y lo ponemos en relación con el tipo de **vía** por el que circula con mayor frecuencia podemos indicar que los conductores que señalan que recientemente se encuentran tranquilos y relajados utilizan sobre todo carreteras convencionales para realizar sus desplazamientos habituales (Gráfica 26).



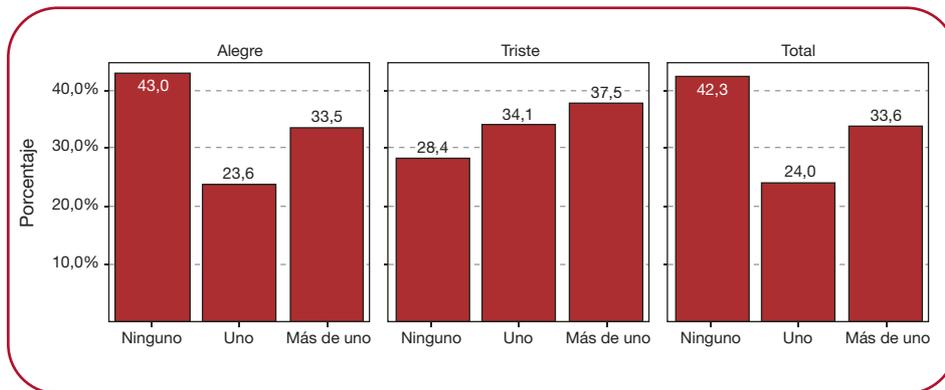
Gráfica 26: Distribución porcentual de los conductores con estado emocional reciente tenso-tranquilo, en función del tipo de vía por el que circula con mayor frecuencia

En el caso de la relación entre **rasgo emocional** y el tipo de **vía** por el que se realizan los desplazamientos habituales, no existe ninguna relación significativa entre las respuestas de los conductores.

Por último, tampoco encontramos diferencias significativas si consideramos la **inteligencia emocional** y su posible relación con el tipo de **vía** por la que los conductores realizan habitualmente sus desplazamientos.

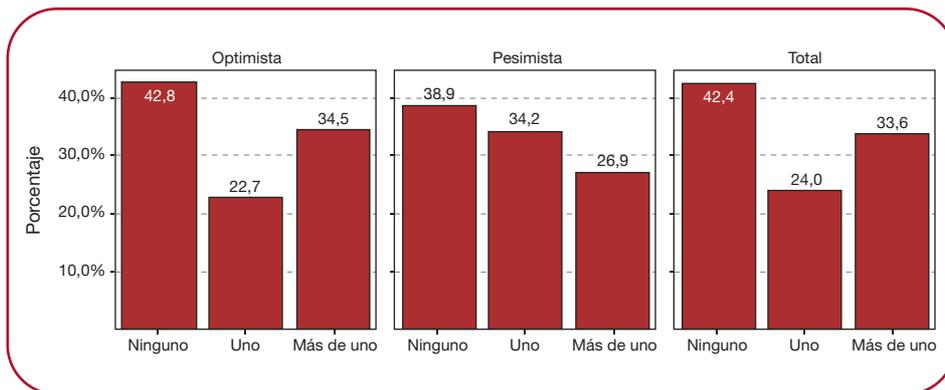
4.1.1.2 Historial de accidentes y sanciones

Si consideramos el **rasgo emocional** y lo relacionamos con **los accidentes** (Gráfica 27 y Gráfica 28), podemos afirmar



Gráfica 27: Distribución porcentual, en función del historial de accidentes, de los conductores cuyo rasgo emocional general es alegre-triste

que los conductores que señalan ser personas alegres destacan, en comparación con el resto de conductores, por no haber sufrido ningún accidente, mientras que aquellos que se consideran personas tristes y pesimistas destacan de

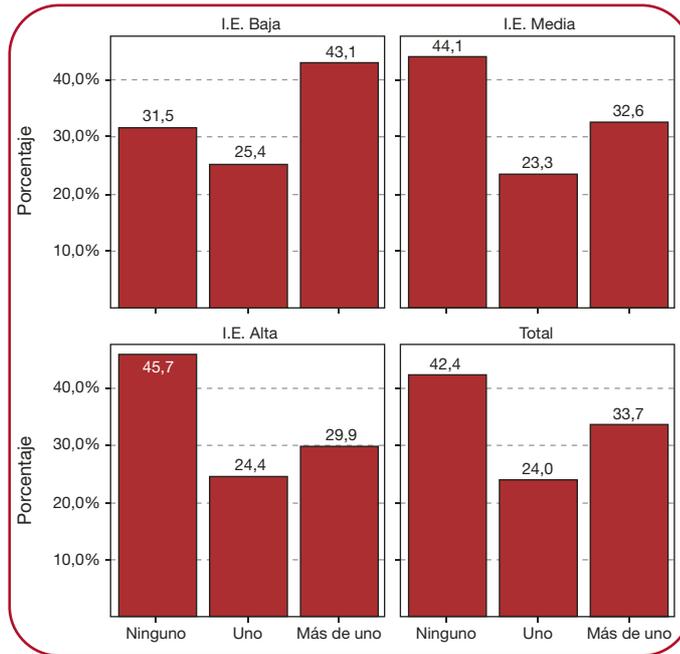


Gráfica 28: Distribución porcentual, en función del historial de accidentes, de los conductores cuyo rasgo emocional general es optimista-pesimista

forma significativa por haber sufrido un accidente. Finalmente, aquellos que señalan ser personas optimistas también reconocen haber sufrido, en mayor medida que el resto múltiples accidentes de tráfico a lo largo de su vida.

No podemos establecer ninguna relación significativa entre el **estado emocional** y el número de **accidentes de tráfico** sufridos por los encuestados.

Si consideramos la **inteligencia emocional** en relación con **los accidentes** de tráfico sufridos, aquellos que manifiestan

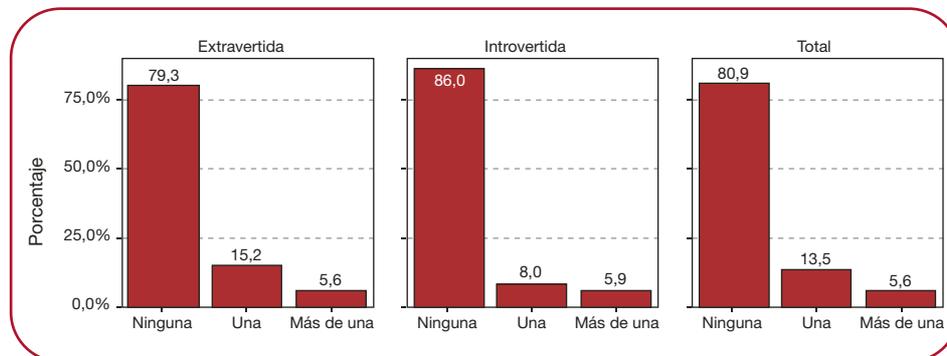


en mayor medida una inteligencia emocional baja en este contexto, se han visto implicados en más de un accidente de tráfico (Gráfica 29).

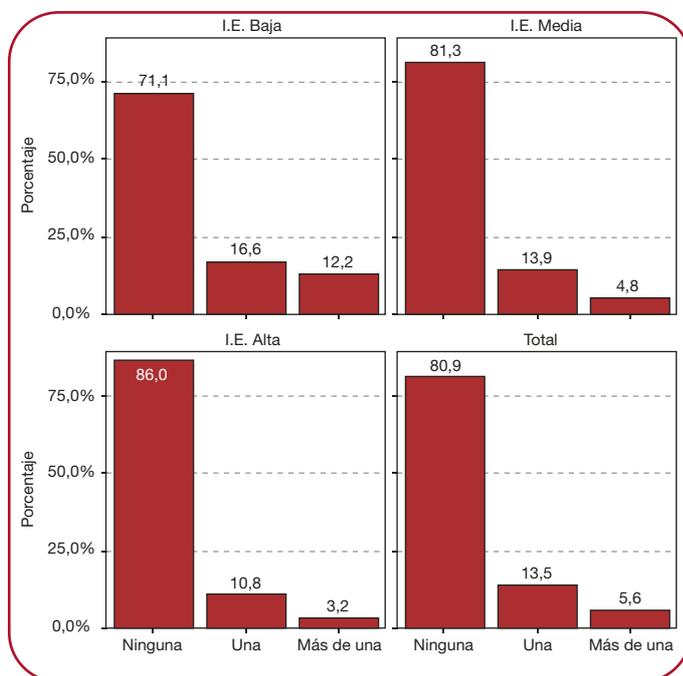
Por otro lado, si tratamos de establecer una relación entre el **rasgo emocional** y **las sanciones**, observamos que las personas que se

Gráfica 29: Distribución porcentual, en función del historial de accidentes, de los conductores con distinto nivel de inteligencia emocional

consideran extravertidas señalan en mayor medida que han recibido una multa durante los últimos tres años, mientras que los conductores que se consideran más bien introvertidos destacan más por no haber recibido ninguna sanción (Gráfica 30).



Gráfica 30: Distribución porcentual, en función del historial de sanciones, de los conductores cuyo rasgo emocional general es extravertido-introvertido



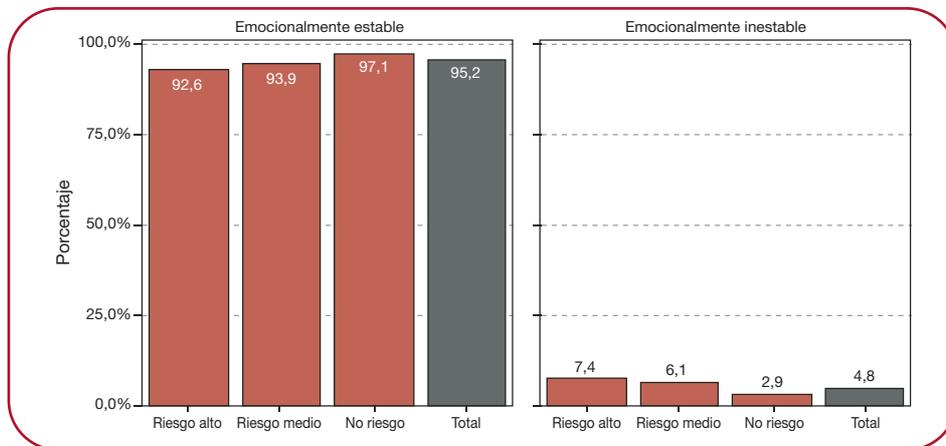
Gráfica 31: Distribución porcentual, en función del historial de sanciones, de los conductores con distinto nivel de inteligencia emocional

inteligencia emocional alta no han sido sancionados durante el periodo de tiempo considerado en este estudio, mientras que aquellos que manifiestan una inteligencia emocional baja han recibido, en mayor medida que el resto, más de una multa (Gráfica 31).

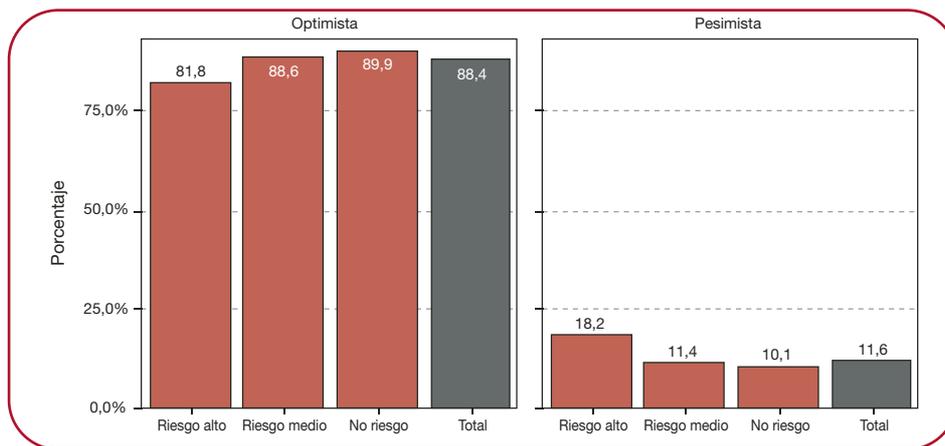
4.1.1.3 Riesgo asumido

Si consideramos el **rasgo emocional** en relación con el **riesgo asumido evaluado** podemos afirmar que los conductores que se definen como personas emocionalmente más inestables se caracterizan por pertenecer en mayor medida al grupo de riesgo medio-alto y aquellos que se definen como pesimistas destacan en el grupo de alto riesgo. En esta línea, las personas que se consideran emocionalmente más estables son, en mayor medida, conductores de “no riesgo” (Gráfica 32 y Gráfica 33). No podemos establecer ninguna relación significativa entre el **rasgo emocional** y el **riesgo asumido autoevaluado**. Es decir, no podemos afirmar que las personas alegres (por poner un ejemplo) se autoevalúen como conductores más o menos

No podemos establecer ninguna relación significativa entre el **estado emocional** y el número de **sanciones** recibidas por los encuestados. Si consideramos la **inteligencia emocional** y su relación con **las sanciones**, encontramos que los conductores que destacan por tener una



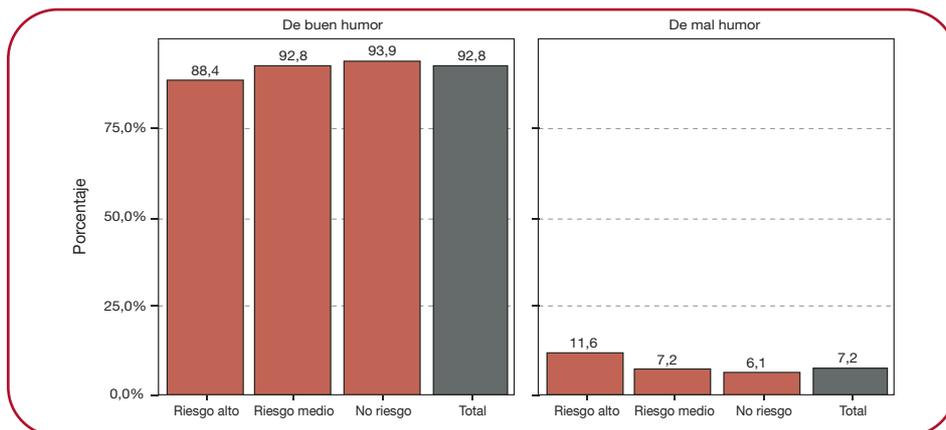
Gráfica 32: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es estable-inestable, en función del nivel de riesgo asumido evaluado



Gráfica 33: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es optimista-pesimista, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

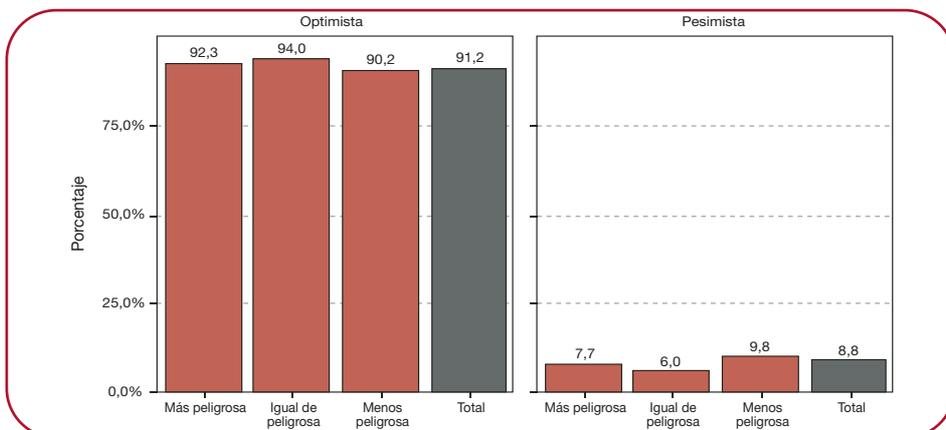
peligrosos en comparación con el resto de conductores. Si nos centramos en el **estado emocional** en relación con **la velocidad** a la que dicen conducir los encuestados, aquellos que indican que últimamente se encuentran de buen humor señalan que generalmente conducen a la misma velocidad que el resto de conductores. Sin embargo, los que reconocen sentirse últimamente tensos y nerviosos apuntan que normalmente conducen más deprisa que la media, mientras que los conductores que recientemente indican estar tranquilos y relajados afirman que suelen conducir a la misma velocidad que los demás conductores.

En relación con el **estado emocional** en función del **riesgo asumido autoevaluado**, podemos destacar a los conductores que señalan que últimamente su estado de ánimo es malhumorado por formar parte en mayor medida del grupo de riesgo alto (Gráfica 34).



Gráfica 34: Distribución porcentual de los conductores cuyo estado emocional general es de buen-mal humor, en función del nivel de riesgo asumido autoevaluado

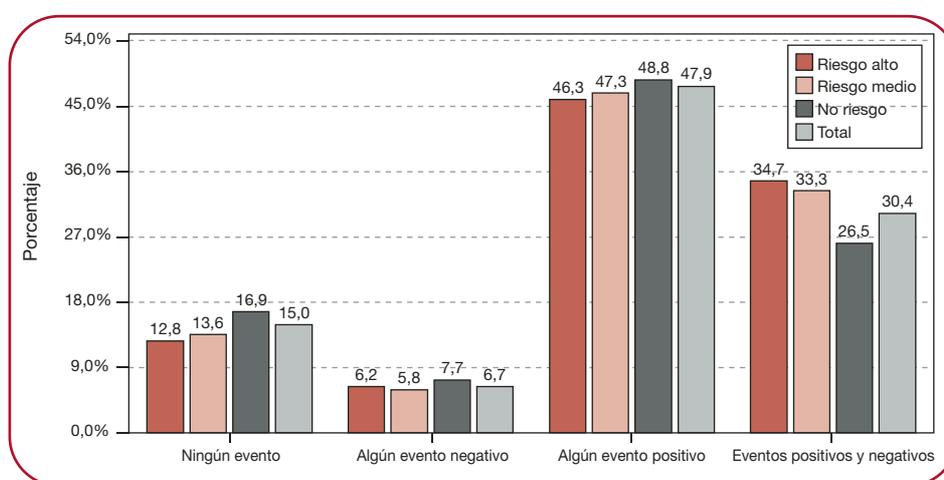
Por otro lado, teniendo en cuenta el **riesgo asumido autoevaluado**, aquellos que definen su estado de ánimo reciente como optimista señalan también que su forma de conducir es igual de peligrosa que la de los demás. En cambio, aquellos que dicen estar últimamente bajo un estado de ánimo pesimista indican que su forma de conducir es menos peligrosa que la media de conductores (Gráfica 35).



Gráfica 35: Distribución porcentual de los conductores cuyo estado emocional general es optimista-pesimista, en función del nivel de riesgo asumido autoevaluado

Si consideramos los **acontecimientos vitales emocionales recientes** y su relación con **el riesgo asumido evaluado** podemos concluir en primer lugar que sí que están relacionados.

De este modo, la vivencia conjunta de situaciones con carga positiva y negativa en los últimos meses, se registra en mayor medida en aquellos sujetos que manifiestan comportamientos de riesgo en su conducción (Gráfica 36).



Gráfica 36: Distribución porcentual de los conductores que han sufrido eventos vitales en función del nivel de riesgo que asumen en su conducción

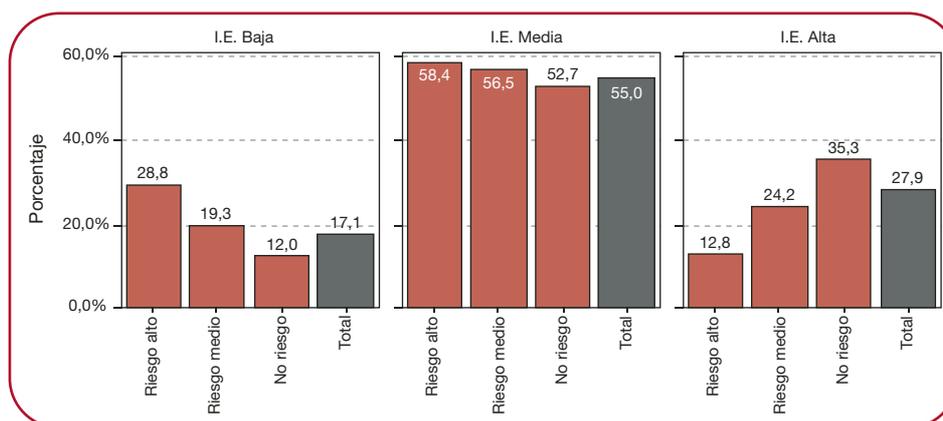
Así, los eventos que se registran en mayor medida en conductores de alto riesgo son aquellos categorizados como otros eventos (p.e. accidentes de tráfico, enfermedad o muerte de otros,...), junto a otros más positivos como superar una prueba o examen, una buena noticia u otros eventos positivos (p.e. relacionados con el ocio y aficiones, la superación de una prueba de salud,...).

Entre los conductores de riesgo medio, destacan eventos vitales negativos como la pérdida de un puesto de trabajo y problemas económicos importantes, además de eventos positivos como algún cambio interesante en el trabajo.

Esto contrasta con lo que hemos comentado ya con respecto a que no se detectan diferencias especialmente significativas ni en el riesgo autoevaluado ni en la accidentalidad.

Por último, si analizamos la **inteligencia emocional** en relación con **el riesgo asumido evaluado**, podemos

observar que los conductores que han manifestado una inteligencia emocional baja en el contexto vial forman parte en mayor medida del grupo de riesgo alto o riesgo medio (Gráfica 37). Sin embargo, los conductores cuya

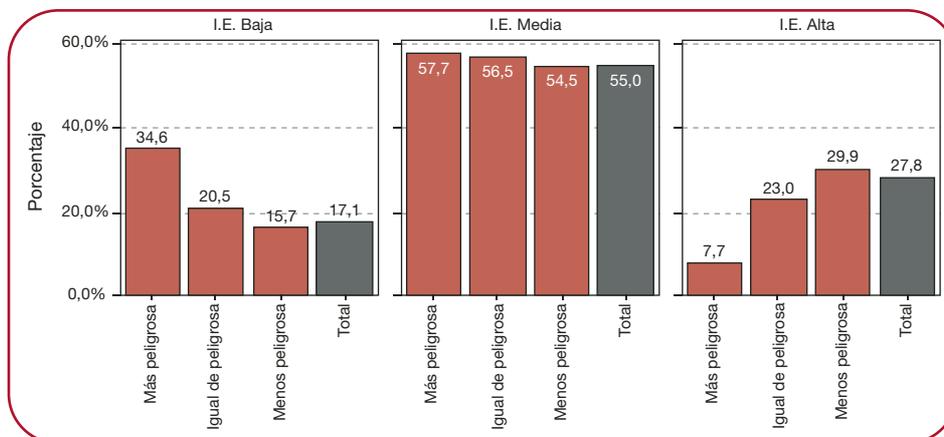


Gráfica 37: Distribución porcentual del nivel de inteligencia emocional de los conductores, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

inteligencia emocional en el contexto del tráfico es alta son en mayor medida conductores que no asumen riesgos en la conducción (dicen no llevar a cabo las infracciones estudiadas en la presente investigación).

Además, y centrándonos de nuevo en la **inteligencia emocional** y el **riesgo asumido autoevaluado**, podemos afirmar que los conductores que han manifestado una inteligencia emocional baja consideran que su forma de conducir es igual de peligrosa o más peligrosa que la del resto de conductores, mientras que los que forman parte en mayor medida del grupo de conductores con una inteligencia emocional alta estiman que conducen de forma menos peligrosa que la media (Gráfica 38).

Finalmente, analizando la **inteligencia emocional** en relación con la **velocidad** a la que los conductores señalan que conducen, aquellos que se caracterizan en mayor medida por tener una inteligencia emocional baja señalan que generalmente conducen más deprisa que el resto, mientras que los conductores que destacan por tener una inteligencia emocional alta en el contexto del tráfico reconocen que conducen más despacio que la media.



Gráfica 38: Distribución porcentual del nivel de inteligencia emocional de los conductores, en función del nivel de riesgo asumido autoevaluado

4.1.2 Emociones que provoca la conducción

Es fundamental averiguar qué emociones genera la conducción en la población conductora española.

En este sentido, y en líneas generales, podemos decir que la actividad de conducir fundamentalmente se asocia con emociones positivas.

Concretamente, casi el 90% de conductores señala que conducir le genera **buen humor**, mientras que sólo el 10,2% indica que le produce **mal humor**.

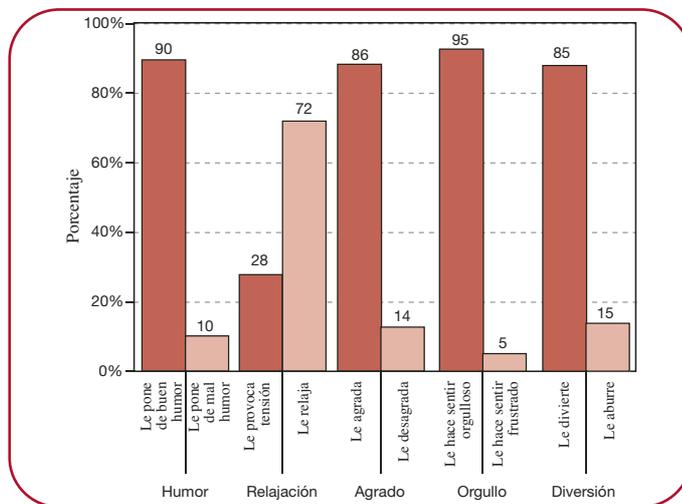
Por otro lado, son mayoría los conductores que señalan que conducir les **relaja**. Así, mientras que para el 72,5% se trata de una actividad "relajante", el 27,5% indica que le produce **tensión**.

Además, el porcentaje de conductores que manifiesta que la conducción le **agrada** es bastante considerable (85,7%).

En el mismo sentido, pero con mayor peso, figuran los conductores que afirman que conducir les hace sentir **orgullosos** (95%).

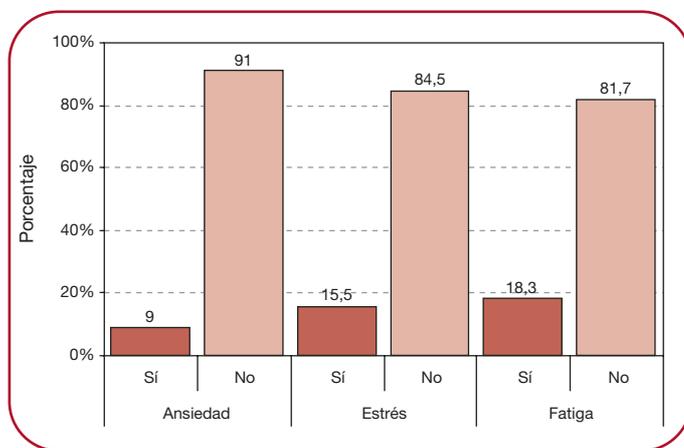
Por último, mientras que el 85,4% indica que la conducción le **divierte**, tan sólo el 14,6% manifiesta que le **aburre**.

No obstante, todos los bajos porcentajes referentes a las distintas emociones negativas generadas no son desdeñables desde una perspectiva práctica y los retomaremos en las conclusiones.



Gráfica 39: Distribución porcentual de los estados de ánimo provocados por la tarea de conducir

Podemos ver todos los porcentajes mencionados en la Gráfica 39. Por otro lado, y de forma coherente con los aspectos comentados anteriormente, son pocos los conductores españoles que señalan que la conducción les produce **ansiedad**. De este modo, el 91% indica que la conducción no le produce ansiedad. Sin embargo, es ligeramente mayor el número de conductores que afirma que conducir le **estresa**. Así, el 15,5% destaca el estrés como parte importante de la conducción.



Gráfica 40: Distribución porcentual de los estados emocionales provocados por la conducción

Por último, para el 18,3% de los encuestados la conducción es una actividad que produce **fatiga**. Incidir en lo dicho anteriormente, estos porcentajes bajos relativos son de especial importancia y serán retomados posteriormente (Gráfica 40).

4.1.3 Emociones que provoca la conducción y perfil del conductor

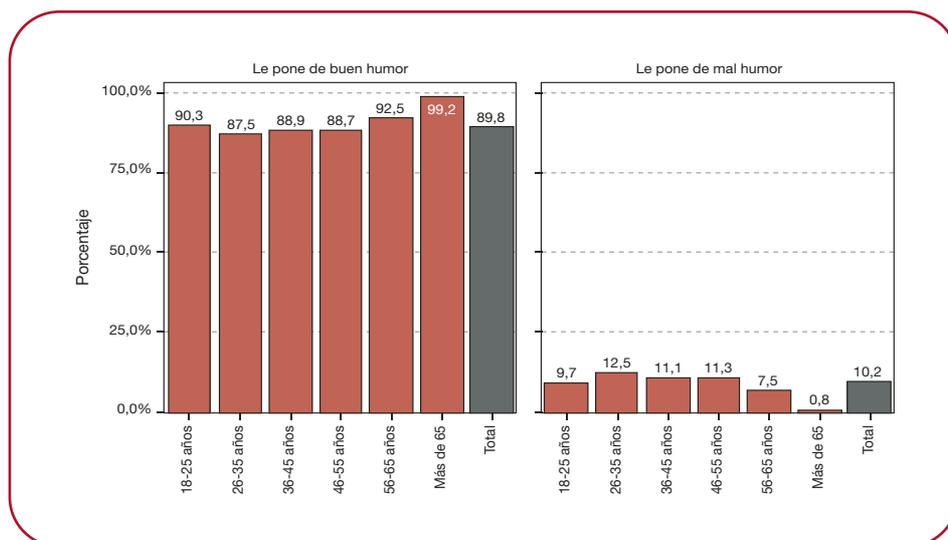
4.1.3.1 Variables personales

Emociones que provoca la conducción y edad

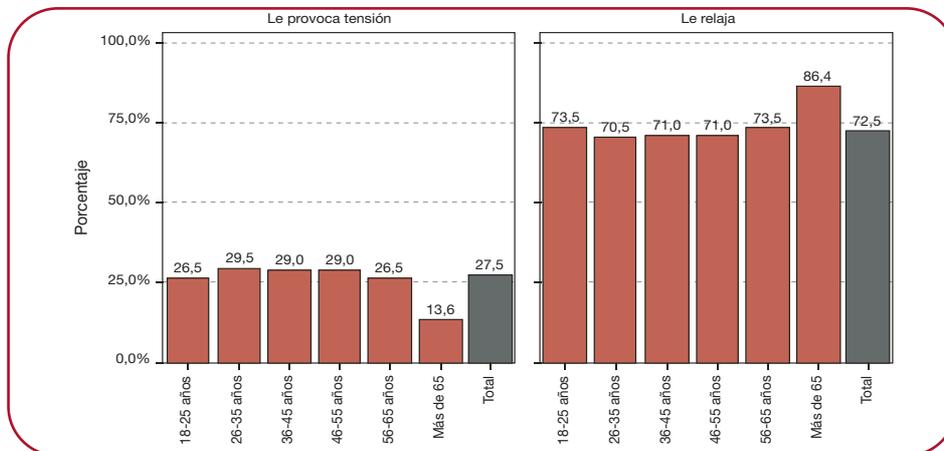
Los conductores mayores de 65 años son quienes apuntan en mayor medida que la conducción les pone de buen humor, les relaja y no les genera ansiedad ni estrés (Gráfica 41, Gráfica 42, Gráfica 45 y Gráfica 46).

Además, los mayores de 65 años junto con los jóvenes de 18-25 años son quienes señalan que más les agrada y les divierte conducir mientras que los conductores de 36-45 años reconocen que la conducción es una actividad que les aburre (Gráfica 43 y Gráfica 44).

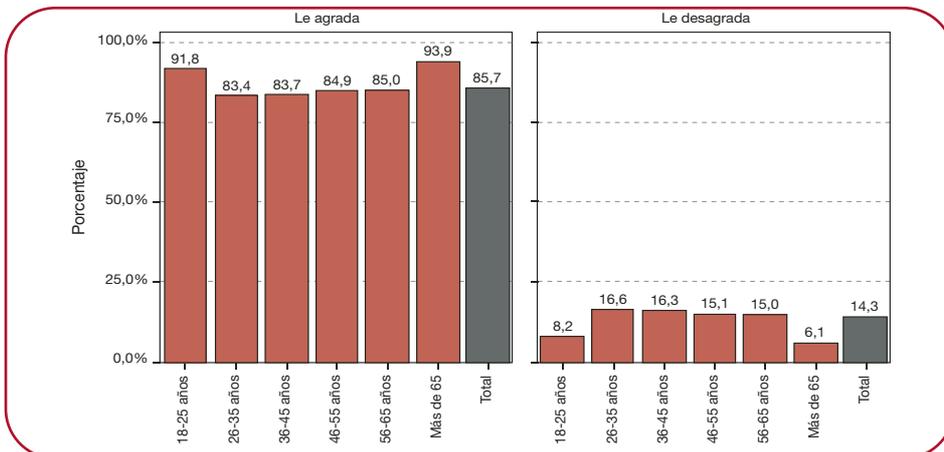
Por último, los conductores que tienen entre 26-35 años reconocen que conducir les produce estrés y fatiga, mientras que los conductores de 56-65 años destacan lo contrario, es decir, no les fatiga ni les estresa conducir (Gráfica 46 y Gráfica 47).



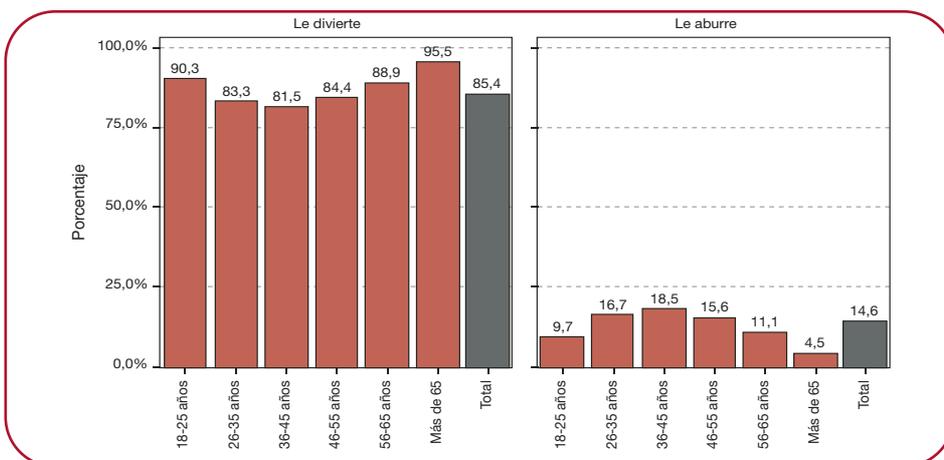
Gráfica 41: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les pone de buen-mal humor



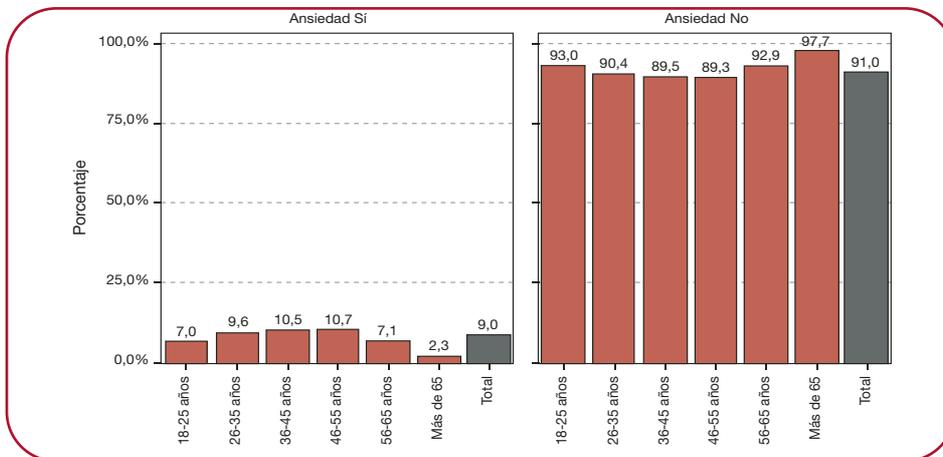
Gráfica 42: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca tensión-relajación



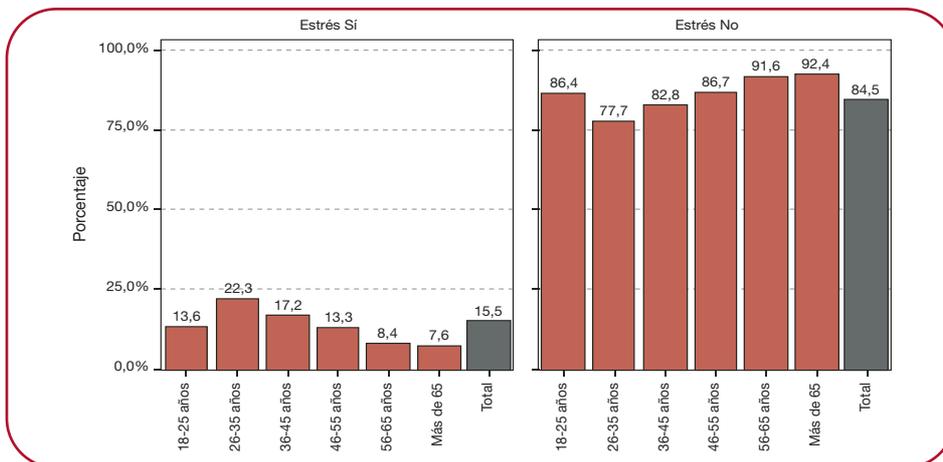
Gráfica 43: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca agrado-desagrado



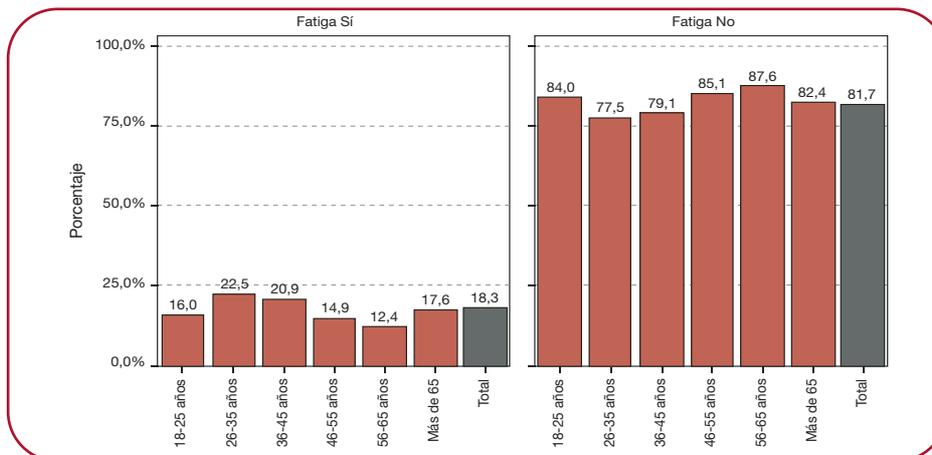
Gráfica 44: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca diversión-aburrimiento



Gráfica 45: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca ansiedad



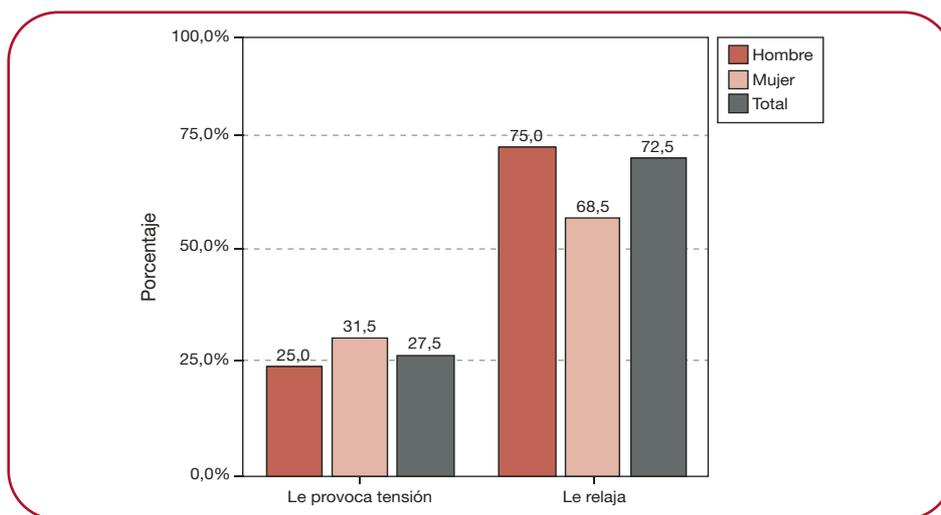
Gráfica 46: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca estrés



Gráfica 47: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca fatiga

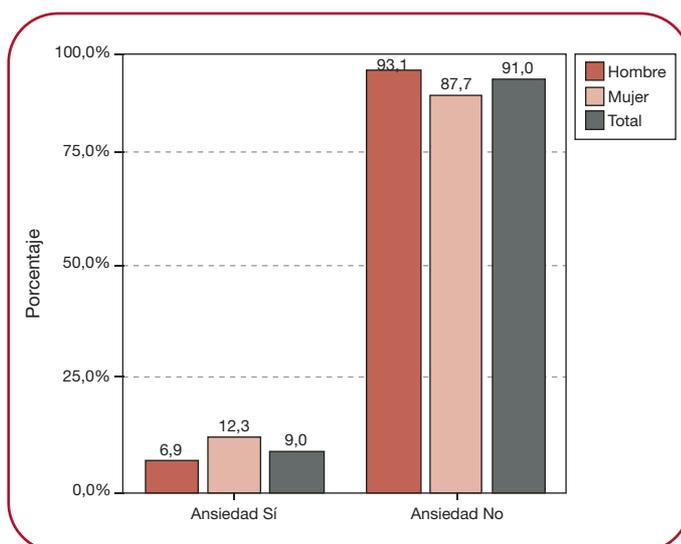
Emociones que provoca la conducción y sexo

Los hombres señalan en mayor medida que las mujeres aspectos positivos relacionados con la conducción. Así, como se aprecia en la Gráfica 48, la conducción produce



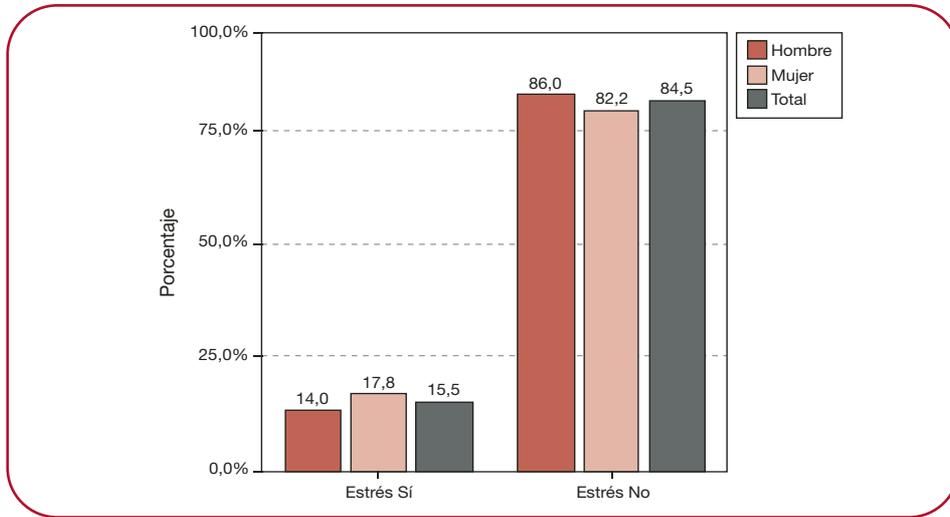
Gráfica 48: Distribución porcentual en función del sexo de los conductores a los que la conducción les produce tensión-relajación

tensión en mayor medida a las mujeres que a los hombres; o dicho de otro modo, la conducción relaja más a los hombres.

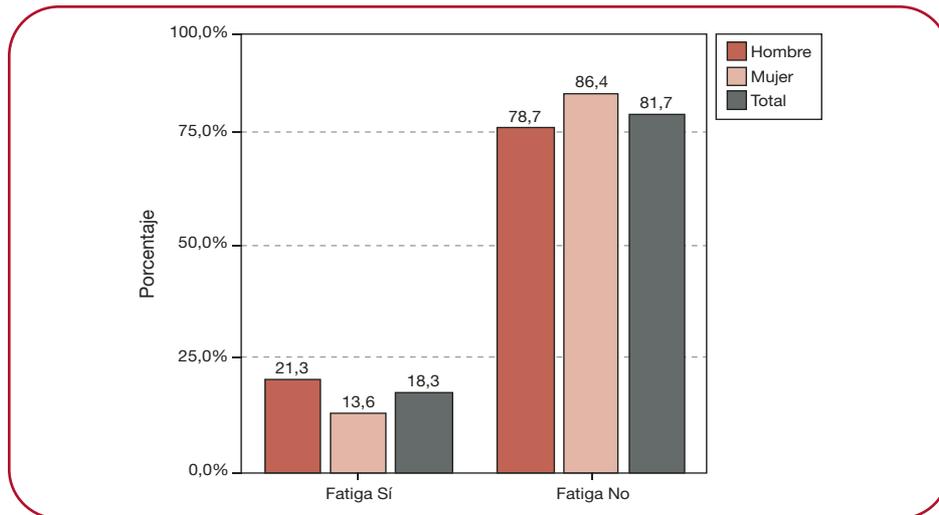


Gráfica 49: Distribución porcentual en función del sexo de los conductores a los que la conducción les produce ansiedad

Como observamos en la Gráfica 49, Gráfica 50 y Gráfica 51 las mujeres señalan que la conducción les produce más ansiedad y más estrés, mientras que los hombres reconocen en mayor medida que les produce fatiga.



Gráfica 50: Distribución porcentual en función del sexo de los conductores a los que la conducción les produce estrés



Gráfica 51: Distribución porcentual en función del sexo de los conductores a los que la conducción les produce fatiga

Emociones que provoca la conducción y estado civil

Los conductores solteros indican en mayor medida que conducir es una actividad que les agrada, mientras que las personas casadas o que viven en pareja señalan que les desagrada en mayor medida que al resto. Finalmente, las personas viudas indican que conducir es una actividad que les agrada y no les estresa.

Emociones que provoca la conducción y tenencia de hijos

Los conductores que no tienen hijos señalan que conducir les agrada, les hace sentir orgullosos, les divierte y les fatiga. Por otro lado, aquellos conductores con hijos indican en mayor medida que conducir les desagrada, les hace sentir frustrados, les aburre y no les fatiga.

Emociones que provoca la conducción y nivel de estudios

Las personas con estudios medios destacan, en mayor medida que el resto, que conducir les divierte mientras que para los conductores con estudios superiores se trata de una actividad que les aburre y fatiga en mayor medida que a los demás conductores.

Emociones que provoca la conducción y actividad

Aquellos que actualmente trabajan señalan en mayor medida que conducir generalmente les pone de mal humor, les hace sentir frustrados, les aburre y les fatiga. Por el contrario, aquellos conductores que en la actualidad no están en activo indican que conducir constituye una actividad que les pone de buen humor, les relaja, les hace sentir orgullosos y les divierte. Por último, las personas que se dedican a las tareas domésticas manifiestan en mayor medida que conducir les provoca tensión y no les fatiga.

Emociones que provoca la conducción y Comunidad Autónoma de residencia

Los conductores de Aragón, Castilla-León, Castilla-La Mancha, Navarra y Cantabria indican en mayor medida que les agrada conducir, mientras que los residentes en Asturias y Andalucía destacan por señalar que conducir les desagrada en mayor medida que los conductores del resto de comunidades (ver Tabla 6).

Además, como vemos en la Tabla 6, los conductores de Castilla-La Mancha, Cataluña y Cantabria son quienes señalan en mayor medida que conducir les divierte. Sin

embargo, aquellos de Ceuta y Melilla, La Rioja, Islas Baleares y Asturias indican en mayor medida que les aburre conducir. En cuanto a la fatiga, mientras que los conductores de La Rioja, el País Vasco y Navarra, señalan en mayor medida que les fatiga conducir, aquellos que residen en Castilla-La Mancha, Asturias, Canarias, Aragón y Cantabria manifiestan en mayor medida que el resto que no les fatiga conducir (ver Tabla 6).

Por último, como podemos apreciar en la Gráfica 55, los conductores de Aragón, Ceuta y Melilla, Navarra y Cantabria afirman, en mayor proporción, que conducir no les produce ansiedad, mientras que los de Asturias indican que conducir les genera más ansiedad.

Comunidad Autónoma	Le agrada	Le desagrada	Le divierte	Le aburre	Fatiga Sí	Fatiga No	Ansiedad Sí	Ansiedad No
Ceuta y Melilla	81,8	18,2	63,6	36,4	18,2	81,8		100,0
La Rioja	85,7	14,3	71,4	28,6	28,6	71,4	13,3	86,7
País Vasco	81,3	18,7	79,6	20,4	26,2	73,8	12,1	87,9
Navarra	93,1	6,9	86,2	13,8	34,5	65,5		100,0
Murcia	85,0	15,0	80,0	20,0	21,7	78,3	15,0	85,0
Madrid	83,3	16,7	84,5	15,5	21,5	78,5	9,2	90,8
Galicia	87,8	12,2	86,2	13,8	21,0	79,0	5,8	94,2
Extremadura	85,7	14,3	81,6	18,4	18,4	81,6	12,2	87,8
Comunidad Valenciana	85,4	14,6	87,8	12,2	17,8	82,2	8,0	92,0
Cataluña	88,9	11,1	90,2	9,8	14,4	85,6	9,2	90,8
Castilla-La Mancha	94,0	6,0	97,6	2,4	3,6	96,4	4,8	95,2
Castilla y León	91,9	8,1	88,2	11,8	19,1	80,9	9,6	90,4
Cantabria	92,6	7,4	92,9	7,1	14,3	85,7		100,0
Canarias	83,5	16,5	83,5	16,5	12,7	87,3	11,4	88,6
Illes Balears	86,4	13,6	74,4	25,6	18,2	81,8	9,1	90,9
Asturias	71,7	28,3	71,7	28,3	11,3	88,7	22,6	77,4
Aragón	100,0		90,0	10,0	13,3	86,7		100,0
Andalucía	79,5	20,5	82,3	17,7	21,4	78,6	9,3	90,7
TOTALES	85,7	14,3	85,4	14,6	18,4	81,6	9,0	91,0

Tabla 6: Distribución porcentual, por comunidad autónoma, de los conductores a los que la conducción les provoca agrado-desagrado, diversión-aburrimento, fatiga y ansiedad.

4.1.3.2 Hábitos de conducción

Emociones que provoca la conducción y años de conducción habitual

Los conductores con una experiencia de 1-2 años al volante y aquellos que llevan conduciendo más de 30 años indican en mayor medida y en comparación con el resto de conductores que conducir les divierte. Sin embargo, las personas que llevan conduciendo entre 11-20 años señalan que esta actividad les aburre. Por último, aquellas personas que llevan conduciendo entre 1-2 años indican que conducir les estresa, al contrario que los conductores con más años de experiencia en la conducción (más de 30), quienes destacan en mayor medida que la conducción no les estresa.

Emociones que provoca la conducción y kilómetros anuales

Las personas que más kilómetros recorren al año (más de 25.000 km) son quienes estiman en mayor medida que conducir les relaja pero también les fatiga. Sin embargo, los conductores que recorren menos de 5.000 kilómetros cada año señalan en mayor medida tensión, desagrado, ansiedad, aunque no fatiga asociados a la conducción.

Emociones que provoca la conducción y motivo del desplazamiento

En este caso únicamente podemos destacar que los conductores que fundamentalmente utilizan el vehículo para ir o venir del trabajo o centro de estudios (*in itinere*) señalan que les aburre conducir, mientras que los que conducen fundamentalmente por motivos personales o familiares indican que les divierte conducir. No existen diferencias significativas entre el resto de estados de ánimo producidos por la conducción y el uso que habitualmente se da al vehículo (*in itinere*, en misión, ocio o tiempo libre o asuntos familiares).

Emociones que provoca la conducción y frecuencia del desplazamiento

En líneas generales la conducción genera estados de ánimo positivos en aquellas personas que conducen con más frecuencia. De este modo, aquellos que conducen con frecuencia señalan en mayor medida que conducir les pone de buen humor, les relaja, les agrada, les hace sentir orgullosos y no les genera ansiedad o estrés, mientras que en el caso de las personas que conducen con menos frecuencia observamos la tendencia contraria.

Emociones que provoca la conducción y conducción diurna/nocturna

En este caso no podemos establecer ninguna relación significativa entre las emociones o sentimientos que genera la conducción y el momento del día en el que suelen realizarse los desplazamientos habituales.

Emociones que provoca la conducción y duración del desplazamiento

Se puede apreciar que las personas que más horas conducen de forma continuada (más de dos horas) señalan que la conducción les relaja, les gusta, les divierte y no les produce ansiedad, mientras que los que conducen menos de una hora destacan que les desagrada y les aburre.

Emociones que provoca la conducción y tipo de vehículo

En este caso únicamente destacan de forma significativa los conductores de vehículos familiares por señalar en mayor medida que la conducción en sí misma es una actividad que les divierte. En el resto de casos no podemos establecer ninguna relación significativa.

Emociones que provoca la conducción y potencia del vehículo

Los conductores de vehículos de poca potencia (menos de 81 cv) destacan que conducir les provoca tensión y estrés. Sin embargo, aquellas personas que conducen un vehículo

de 81-115 cv manifiestan que conducir no les genera tensión ni ansiedad. Por otro lado, los conductores de vehículos de 116-150 cv reconocen que no les estresa conducir, mientras que aquellos que conducen vehículos de más de 150 cv indican que les gusta y relaja conducir. Por último, los conductores que desconocen la potencia del vehículo que conducen señalan en mayor medida que la conducción les desagrada y les produce ansiedad y tensión.

Emociones que provoca la conducción y tipo/potencia del vehículo deseado

No existen diferencias significativas entre las respuestas de los conductores acerca del tipo de vehículo deseado si además tenemos en cuenta las emociones experimentadas durante la conducción. Sin embargo, si nos centramos en la potencia del vehículo que desean, los conductores que se comprarían un vehículo de poca potencia (menos de 81 cv) también señalan que conducir les genera ansiedad y estrés. En cambio, aquellos que preferirían un vehículo de 81-115 cv indican que conducir no les genera ansiedad. En el caso de los conductores que desearían un vehículo de más de 150 cv la conducción supone una actividad que agrada, relaja y no genera estrés. Por último, los encuestados que "no saben" de qué potencia escogerían el vehículo que se comprarían manifiestan en mayor medida que el resto que la conducción les desagrada y les produce tensión y ansiedad.

Emociones que provoca la conducción y tipo de vía

Únicamente varían de forma significativa los resultados en el caso de los conductores que fundamentalmente circulan por carretera convencional, quienes señalan en mayor medida que conducir no les produce ansiedad, mientras que aquellos que sobre todo utilizan las autopistas o autovías para realizar los trayectos habituales indican que conducir les genera ansiedad.

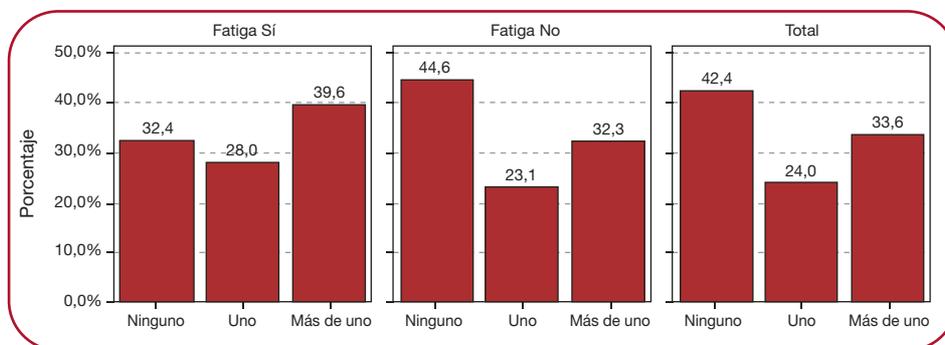
4.1.3.3 Historial de accidentes y sanciones

Emociones que provoca la conducción y accidentes

En términos generales, los conductores señalan los mismos estados de ánimo independientemente de que hayan sufrido o no **accidentes** de tráfico. Sin embargo, como vemos en la Gráfica 52, únicamente destacan de forma significativa los conductores que no han sufrido ningún accidente por señalar que conducir no les fatiga, al contrario de los que han sufrido uno o más de uno, quienes destacan lo contrario.

Emociones que provoca la conducción y sanciones

No hay apenas diferencias en las respuestas de los conductores al considerar las **sanciones** de tráfico recibidas en los últimos tres años. Únicamente podemos destacar que los conductores que no han recibido ninguna multa indican en mayor medida que no les fatiga conducir, mientras que los que han recibido una sanción señalan lo contrario.



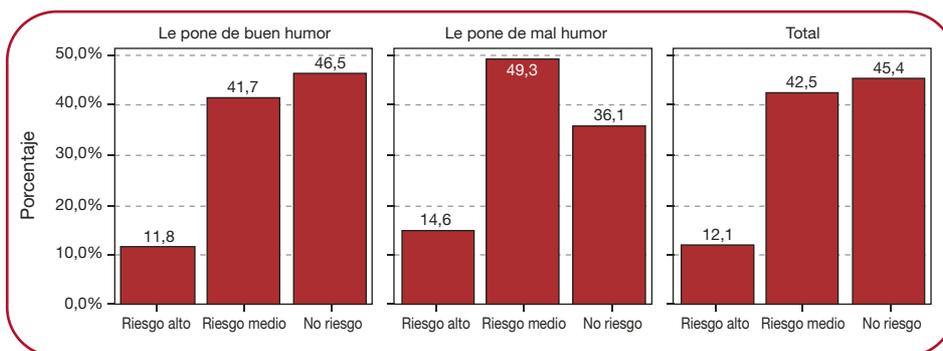
Gráfica 52: Distribución porcentual, en función del historial de accidentes (total de accidentes), de los conductores a los que la conducción les provoca fatiga

4.1.3.4 Riesgo asumido

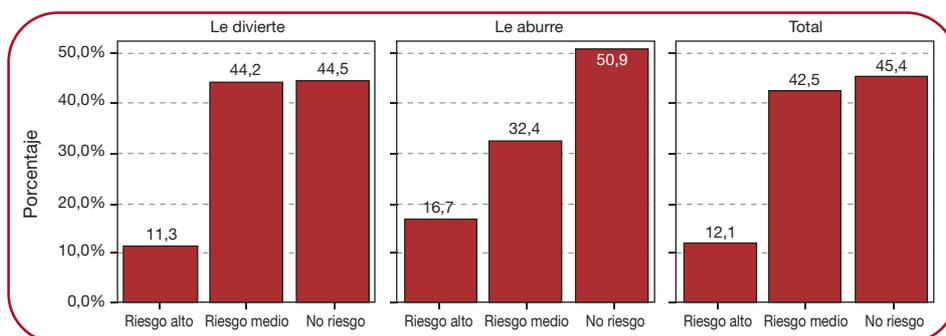
Emociones que provoca la conducción y riesgo asumido evaluado

Los conductores que forman parte del grupo de riesgo alto señalan en mayor medida que conducir les aburre, les estresa y les fatiga, mientras que los que forman parte del grupo de "no riesgo" destacan que, generalmente, conducir les pone de buen humor y no les estresa ni fatiga.

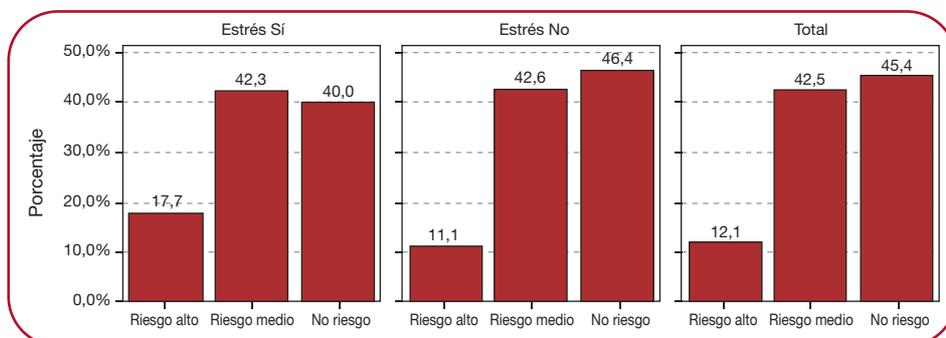
Por último, los conductores de riesgo medio señalan que conducir es una actividad que les divierte y a su vez les produce más fatiga (Gráfica 53, Gráfica 54, Gráfica 55 y Gráfica 56).



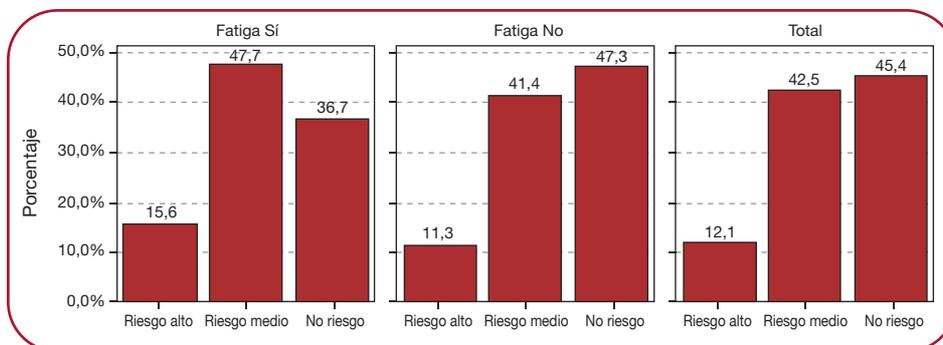
Gráfica 53: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo, de los conductores a los que la conducción les pone de buen-mal humor



Gráfica 54: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo, de los conductores a los que la conducción les divierte-aburre



Gráfica 55: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo, de los conductores a los que la conducción les provoca estrés o no



Gráfica 56: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo, de los conductores a los que la conducción les provoca fatiga o no

Por otro lado, aquellas personas que manifiestan que les agrada conducir destacan por considerar en mayor medida que su forma de conducir es igual de peligrosa que la conducción del resto de usuarios. En cambio, los conductores que señalan en mayor medida que la conducción les aburre consideran que su forma de conducir es menos peligrosa que la del resto de conductores.

Emociones que provoca la conducción y velocidad declarada

Las personas que conducen generalmente más deprisa que la media reconocen, en mayor medida, que la conducción es una actividad que les agrada, les relaja y les divierte. Por otro lado, los conductores que circulan normalmente a menos velocidad que el resto reconocen que conducir les pone de mal humor, les provoca tensión, les desagrada, les hace sentir más frustrados, les aburre y les provoca ansiedad y estrés.

4.1.3.5 Características emocionales

Emociones que provoca la conducción y rasgo emocional

Los encuestados que, al margen de la conducción se consideran personas alegres, señalan en mayor medida que conducir les pone de buen humor, les relaja, les agrada, les divierte y les hace sentir orgullosos. Sin embargo, las personas que se consideran "tristes" afirman en mayor medida que la conducción principalmente les desagrada y provoca tensión.

Asimismo, las personas que se definen como extravertidas manifiestan que conducir les pone de buen humor, les relaja, les agrada y no les genera ansiedad. Por el contrario, las personas introvertidas afirman que conducir les desagrada, les pone de mal humor, les produce tensión y les genera ansiedad.

Las personas que se consideran emocionalmente estables indican que la conducción les pone de buen humor, les relaja, les agrada, les divierte y no les produce estrés o ansiedad. Por el contrario, las personas que se consideran inestables desde una perspectiva emocional afirman que la conducción fundamentalmente les desagrada, les pone de mal humor y les genera tensión.

Aquellos que se definen como personas optimistas también reconocen que conducir les pone de buen humor, les relaja, les agrada, les hace sentir orgullosos, les divierte y no les produce ansiedad o estrés. En el otro extremo, las personas que se evalúan pesimistas afirman que conducir les desagrada, les pone de mal humor y les genera tensión, frustración, ansiedad, estrés o aburrimiento.

Emociones que provoca la conducción y estado emocional

Las personas que reconocen que recientemente se encuentran de buen humor señalan que generalmente conducir les pone de buen humor, les agrada, les divierte y no les produce ansiedad ni estrés. Sin embargo, aquellas personas que señalan que últimamente su estado de ánimo es malhumorado indican en mayor medida que conducir les pone de mal humor, les desagrada, les aburre, les genera ansiedad o estrés.

Por otro lado, los conductores que definen su estado emocional reciente como tenso y nervioso reconocen que conducir les pone de mal humor, les provoca tensión y/o ansiedad, estrés o fatiga, mientras que aquellos que señalan que su estado de ánimo reciente es tranquilo y

relajado manifiestan que conducir generalmente les pone de buen humor, les relaja y no les produce ansiedad, estrés o fatiga.

Finalmente, aquellos conductores que definen su estado de ánimo reciente como optimista señalan que conducir es una actividad que les pone de buen humor, les relaja, les agrada, les hace sentir orgullosos, les divierte y no les produce ansiedad ni estrés, mientras que los que indican que últimamente su estado de ánimo es pesimista destacan porque también reconocen que conducir les pone de mal humor, les provoca tensión, les desagrada, les aburre, les genera ansiedad y/o estrés.

Emociones que provoca la conducción y acontecimientos vitales recientes

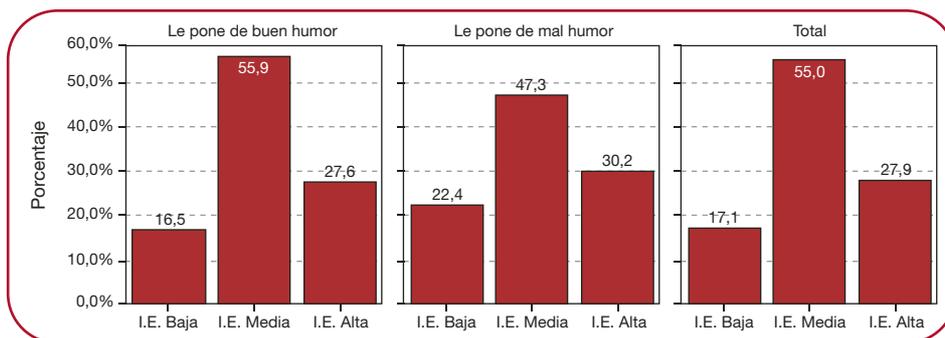
Los eventos vitales sufridos en mayor medida por los conductores que manifiestan reacciones emocionales negativas provocadas por su conducción son los problemas económicos, pérdida del puesto de trabajo, y otros eventos negativos (entre los que se destacan los accidentes de tráfico y la muerte o enfermedad de otros). Por otro lado, los conductores con algún problema económico importante consideran en mayor medida que la conducción les provoca mal humor, tensión y ansiedad, mientras que la pérdida del puesto de trabajo se relaciona con una conducción más desagradable, con ansiedad y estrés.

Emociones que provoca la conducción e inteligencia emocional en la conducción

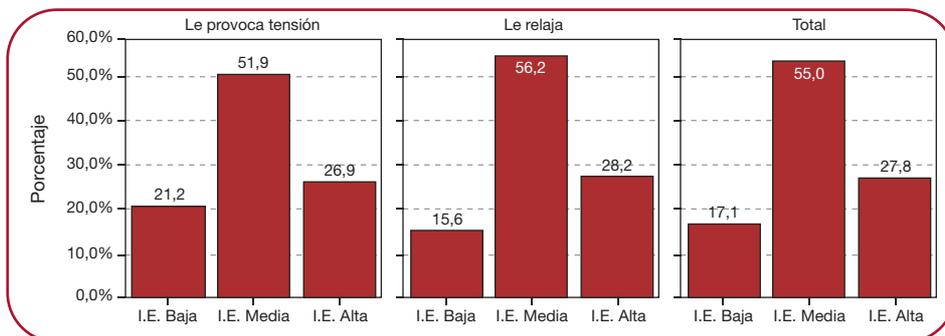
En este caso podemos destacar que los conductores caracterizados por una inteligencia emocional baja en el entorno viario señalan en mayor medida que el resto de conductores que la conducción les pone de mal humor, les provoca tensión y les estresa.

Por otro lado, los conductores cuya inteligencia emocional en el contexto del tráfico es media, también señalan que conducir generalmente les pone de buen humor y no les estresa.

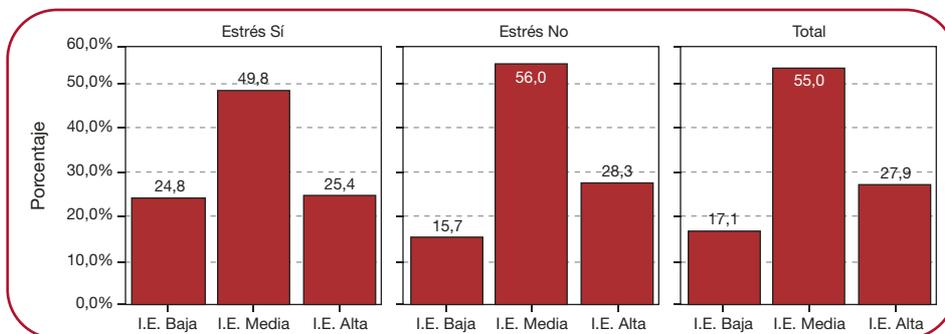
Por último, en el caso de los conductores que destacan por tener una inteligencia emocional elevada no podemos establecer diferencias significativas teniendo en cuenta los estados emocionales suscitados por la conducción. Podemos ver todos estos datos en la Gráfica 57, Gráfica 58 y Gráfica 59.



Gráfica 57: Distribución porcentual, en función del nivel de inteligencia emocional, de los conductores a los que la conducción les pone de buen-mal humor



Gráfica 58: Distribución porcentual, en función del nivel de inteligencia emocional, de los conductores a los que la conducción les provoca tensión-relajación



Gráfica 59: Distribución porcentual, en función del nivel de inteligencia emocional, de los conductores a los que la conducción les provoca estrés o no

4.2 Determinantes emocionales

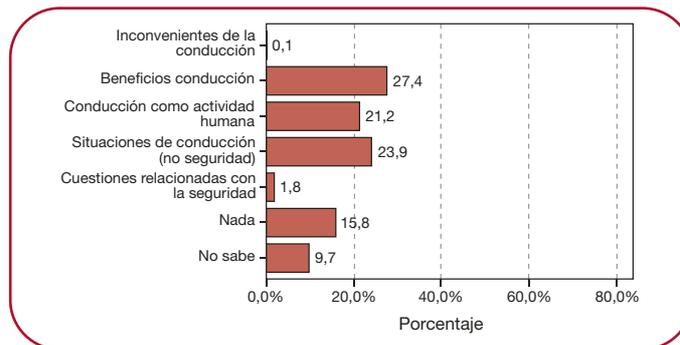
4.2.1 Determinantes emocionales en la conducción

4.2.1.1 Lo que nos emociona de la conducción

Lo que nos agrada de la conducción

De los datos obtenidos es de destacar, en primer lugar, el elevado porcentaje de personas a las que no hay nada que le guste en la conducción (15,8%), o bien que no sabe especificar los aspectos más agradables de la misma (9,7%). Pero, ¿qué es lo que más agrada de la conducción al restante 75% de la muestra?

Son tres los “aspectos agradables” más destacados (Gráfica 60). En primer lugar, aquellos relacionados con los beneficios y ventajas de la conducción y/o el tráfico, frente a otros medios de transporte. Entre estos beneficios se incluyen la comodidad, el ahorro de tiempo, y sobre todo la movilidad que permite, la independencia, la libertad, la posibilidad de desplazarse y alcanzar nuestro objetivo (lo que más agrada de la conducción a un 27,4% de la muestra).



Gráfica 60: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que más agradan

No obstante, al hablar de beneficios y ventajas, hacemos referencia al fenómeno de la circulación como sistema global, por lo que podríamos considerar que excluye la emoción vivida o sentida una vez inmerso en el torrente de la conducción y el tráfico.

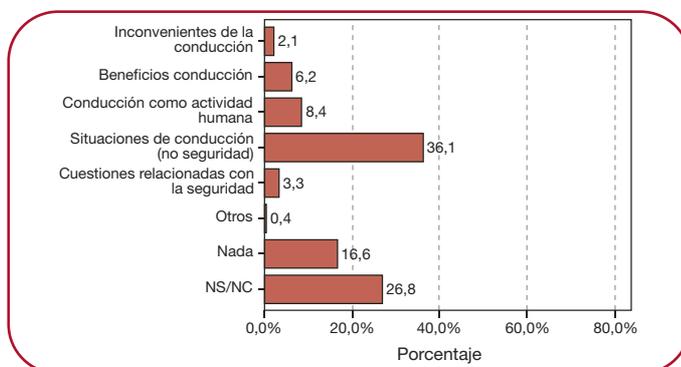
Más significativo es que se asignen como agradables determinadas condiciones de una situación de tráfico (escuchar música, el paisaje, conducir por autopista, la tranquilidad y la relajación), y la propia conducción como actividad (21,2%). Sin embargo, tal y como comentamos, las situaciones relacionadas con cualquiera de los elementos del sistema de tráfico, por su significación, se escindieron en aquellas relacionadas con la seguridad y el riesgo, y las más genéricas sin relación con el riesgo o peligro.

En este sentido, las situaciones relacionadas con la seguridad resultan agradables, frente a otras, a tan sólo un 1,8% de la muestra; frente al 23,9% que representan las situaciones de conducción no relacionadas con la seguridad (segundo mayor porcentaje).

Una cuestión que merece ser aclarada es que cuando se destaca que a un 0,1% de la muestra lo que más le agrada son los "inconvenientes asociados al tráfico", estamos queriendo decir que a ese 0,1% lo que más le agrada o satisface es superar los inconvenientes (por ejemplo, encontrando aparcamiento en un tiempo prudencial) y no el propio inconveniente (no encontrar aparcamiento).

Lo que nos divierte de la conducción

Antes de pasar a analizar "qué divierte a nuestros conductores", es interesante destacar que cerca del 27% de los entrevistados (26,8%) "no sabe" concretar qué situaciones son las que más divierten de la conducción, y aproximadamente el 17% (16,6%)



Gráfica 61: Distribución porcentual de las situaciones de la conducción que más divierten

indica que no hay nada que le divierte de la conducción.

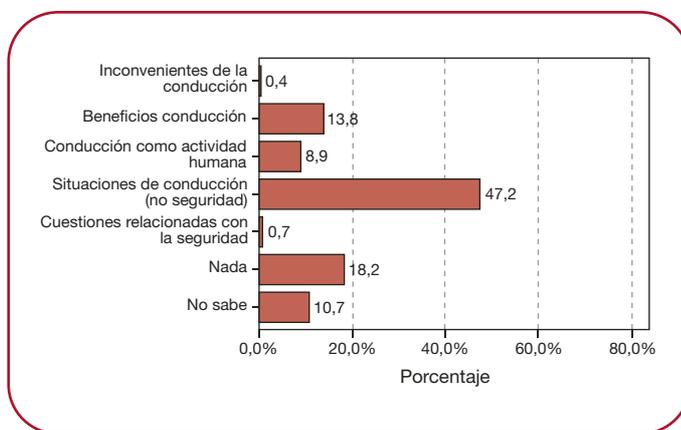
Es decir, en este caso vamos a analizar las respuestas del 56,6% de los entrevistados a los que parece divertir "algo" en la conducción (Gráfica 61).

Son las situaciones que se viven en el tráfico y la conducción lo que más divierte a nuestros conductores (el 36,1%). Ahora bien, se trata de situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad. También divierte a los conductores la propia actividad de conducir y los beneficios que se derivan de la misma, pero en este último caso sólo se hace referencia a los aspectos relacionados con la movilidad (independencia, libertad...).

Lo que nos relaja de la conducción

El porcentaje de personas a las que no hay nada que le relaje en la conducción (18,2%) vuelve a ser llamativo, así como el de aquellos que no saben especificar durante la entrevista los aspectos más relajantes de la conducción (10,7%).

En este sentido, analizamos los aspectos susceptibles de provocar una sensación de relajación en los conductores (Gráfica 62).



Por encima de cualquiera destacan las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad, que suponen casi la mitad (47,2%) de las respuestas de los

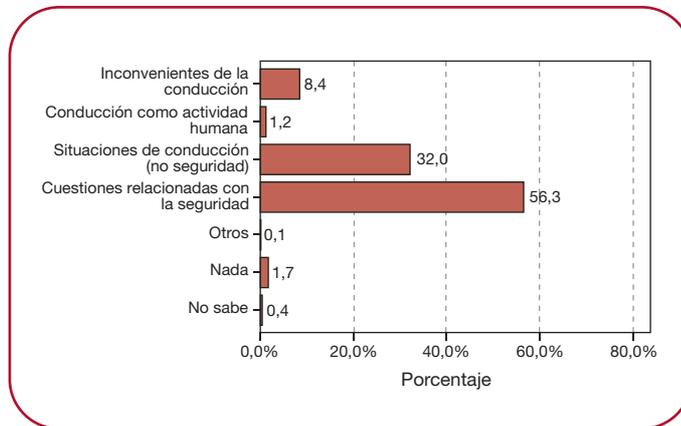
Gráfica 62: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que más relajan

conductores. Sorprendentemente, en esta ocasión sólo relaja la seguridad a un 0,7% de los entrevistados. Los beneficios asociados a la conducción provocan relajación al 13,8%, y la actividad como tal al 8,9%.

Lo que nos molesta de la conducción

Encontramos una primera respuesta al analizar la cuestión que hace referencia a qué es lo que más nos molesta en la

conducción. Son precisamente las cuestiones relacionadas con la seguridad lo que más nos molesta (Gráfica 63).



Gráfica 63: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que más molestan o indignan

(cuando la concreción de la respuesta lo permite) en: seguridad de la vía y entorno, seguridad del conductor, seguridad producto de la interacción social que supone una situación de tráfico y las relacionadas con el vehículo. En cuanto a los aspectos que más molestan de la conducción destaca el comportamiento de “los demás” conductores, es decir, la interacción social. Concretamente se refiere al incumplimiento por parte de otros de las normas de tráfico, a que otros conductores realicen adelantamientos forzosos y a la impaciencia de los demás conductores (56,3%).

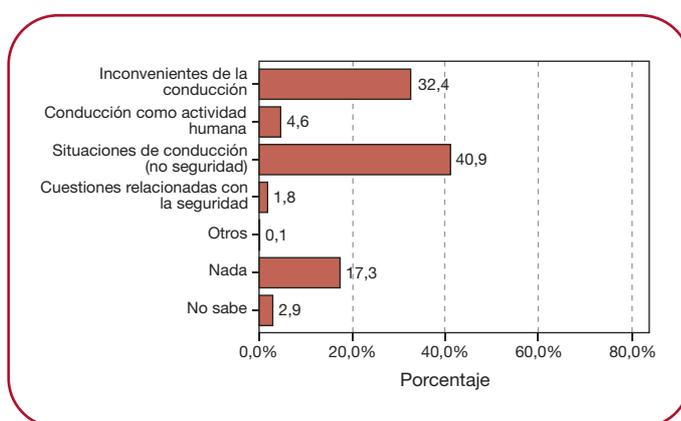
Si a las situaciones relacionadas con la seguridad añadimos aquellas que no se relacionan con ésta, las circunstancias que rodean una situación de tráfico sería objeto de molestia para el 88,3% de los conductores. Tal vez las condiciones en las que conducimos casi todos los días por nuestras vías, todavía no han alcanzado unos niveles óptimos.

Por último y con un porcentaje muy bajo, los inconvenientes del tráfico y la circulación, tan solo suponen la mayor molestia de la conducción al 8,4% de los entrevistados. Un dato que contrasta con el hecho de que los beneficios sea lo que más agrada.

Ahora bien, hay que recordar que en la agrupación de respuestas a partir de la cual estamos realizando nuestros análisis, las cuestiones relacionadas con la seguridad, se dividen

Lo que nos aburre de la conducción

Lo que más aburre de la conducción son aquellas situaciones no relacionadas con aspectos de seguridad (un dato -40,9%- que nos obliga a referirnos a aquel 47,2% a los que las situaciones de la conducción no relacionadas con los aspectos de seguridad, les producía relajación). La interpretación es obvia: mientras que realizar trayectos largos puede producir relajación en unos conductores, en otros la emoción puede ser la de aburrimiento. Cabe entonces la necesidad de hacer referencia a la personalidad y el temperamento del conductor. Los inconvenientes, en este caso, son sobre todo los derivados de la falta de movilidad (por ejemplo, los atascos). Un porcentaje considerable de conductores señala que no hay nada que le aburra de la conducción (Gráfica 64).



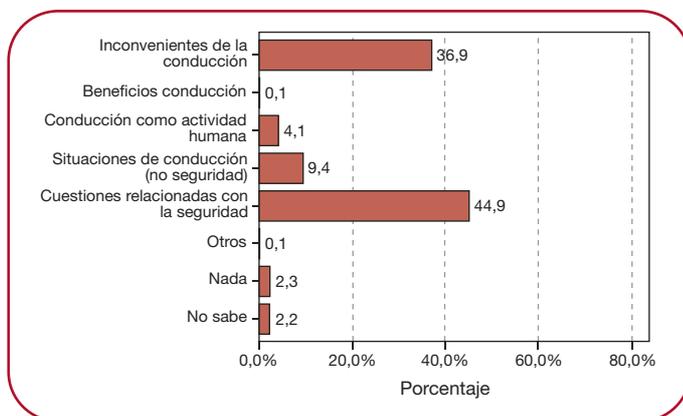
Gráfica 64: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que más aburren

provocar miedo entre los conductores entrevistados (44,9%). Concretamente lo que más tememos es sufrir un accidente, sobre todo por culpa de los demás conductores. En este caso, son los inconvenientes de la conducción (inseguridad) relacionados con los accidentes y sus consecuencias y no tanto con la movilidad, la economía, etc. Podríamos concluir que el 81,8% de conductores teme los accidentes, manifestando así su preocupación por la seguridad vial.

Lo que nos produce miedo de la conducción

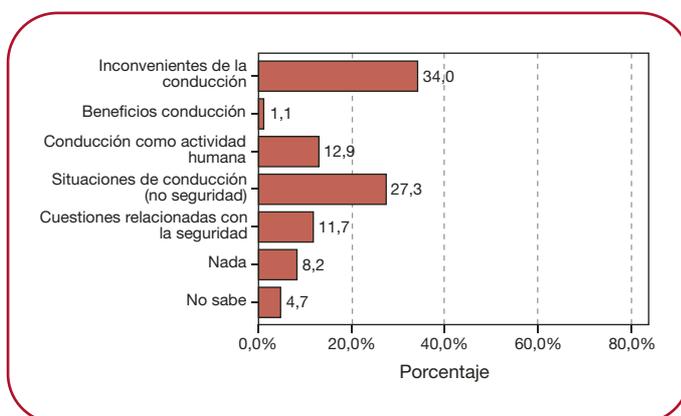
De nuevo, las cuestiones relacionadas con la seguridad cobran protagonismo. Éstas son las más susceptibles de

Es notable, en este caso, que el porcentaje de personas que afirma no tener miedo a nada es significativamente más bajo que en casos anteriores (Gráfica 65).



Gráfica 65: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que producen más miedo

con posibles inconvenientes del propio sistema de tráfico (34%). A continuación, los aspectos más susceptibles de provocar ansiedad en el conductor proceden de la propia



Gráfica 66: Distribución porcentual de las situaciones de la conducción que provocan más ansiedad

le puede generar ansiedad, o nada es capaz de provocar este estado en él), sólo un 11,7% se centra en aquellos relacionados con la seguridad.

Pero al margen de estas cuestiones "situacionales" la actividad de conducir genera ansiedad a casi el 13% de los encuestados. Esta cuestión nos permite aventurar que tal vez se relacionen con la edad y la experiencia pero que exploraremos más adelante en el cruce de variables pertinente.

Lo que nos genera ansiedad de la conducción

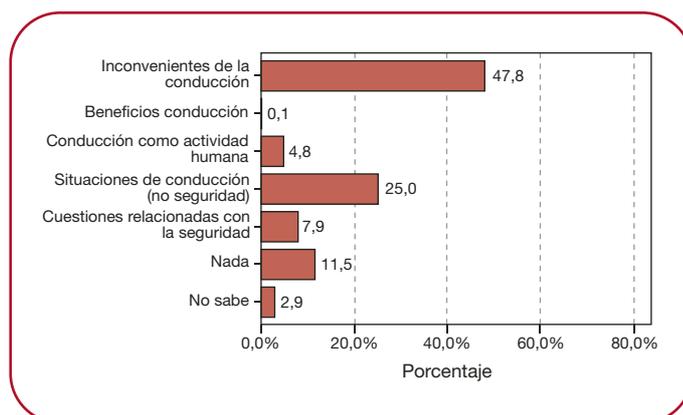
En cuanto a los aspectos que generan **ansiedad** en la conducción (Gráfica 66), los conductores destacan aspectos relacionados

situación de tráfico (27,3%).

Sin embargo, del 87,1% de los entrevistados que señala algún aspecto de la conducción que le produce ansiedad (el 12,9% no sabe definir qué

Lo que nos estresa de la conducción

Como era de esperar, sobre todo en determinados ámbitos urbanos, los inconvenientes de la conducción (como la falta de aparcamiento) provocan en nosotros la reacción emocional de más estrés (Gráfica 67). Sin embargo, como



en el caso de la ansiedad, la seguridad "nos estresa poco" (7,9%), mientras otras situaciones menos relacionadas con la misma consiguen estresarnos en mayor grado (25%).

Podríamos decir que se

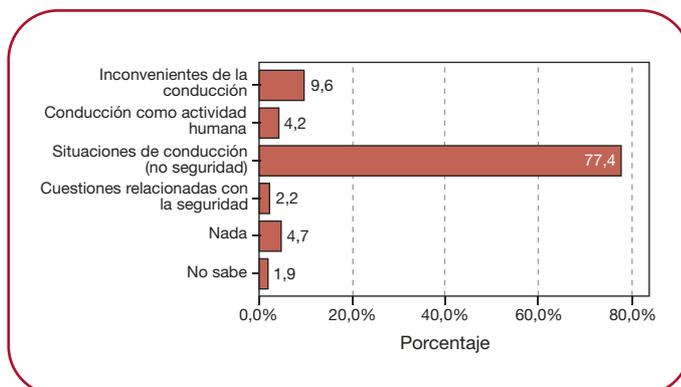
Gráfica 67: Distribución porcentual de las situaciones de la conducción que provocan más estrés

confirma el patrón de la ansiedad, excepto en el caso de la conducción como actividad, más susceptible de ponernos ansiosos que de estresarnos (un 12,9% frente a un 4,8%) respectivamente.

El hecho de que a un 8,2% de los entrevistados "nada relacionado con la conducción les provoque ansiedad", frente a un 11,5%, que afirman que "nada les estresa", permite confirmar que el ámbito del tráfico se inunda más de estados emocionales de ansiedad que de estados estresantes.

Lo que nos fatiga de la conducción

Por último, manteniendo el esquema de considerar la ansiedad, el estrés y la fatiga, no sólo como estados emocionales o desencadenantes emocionales sino como reacciones o respuestas emocionales, las situaciones de la conducción (77,4%), son las que más fatiga producen (Gráfica 68). Sobre todo se hace referencia a las relacionadas con la vía y el entorno (conducir por autopista/autopista, trayectos largos, trayectos cortos o conducir por la noche o con poca visibilidad). En menor



Gráfica 68: Distribución porcentual de las situaciones de la conducción que provocan más fatiga

grado son los posibles inconvenientes de la conducción, tal vez porque han conseguido provocar otras reacciones más “excitantes”, como son la ansiedad o el estrés como

acabamos de ver.

También cabía esperar que, al igual que la ansiedad y el estrés derivan de, sobre todo, situaciones relacionadas con la vía y el entorno, las situaciones de la conducción relacionadas con el conductor (el propio cansancio y otros factores internos emocionales) fuesen las más fatigosas.

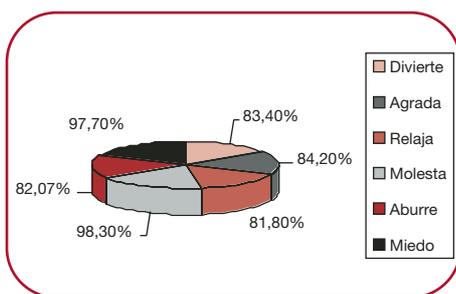
4.2.1.2 Una visión comparativa e integral

Hemos intentado responder qué es lo que más nos agrada, divierte, relaja, molesta, aburre, produce miedo, ansiedad, estrés y fatiga.

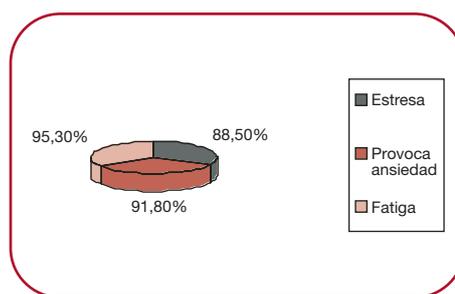
Pero ese no es nuestro único objetivo. Si nos detenemos en la cuestión de cuál es la emoción que más se puede atribuir al ámbito vial observamos que en el rango de respuestas agrupadas, todas hacen referencia al ámbito situacional (vía y entorno, vehículo, conductor,...) relacionado o no con la seguridad, la conducción, las ventajas e inconvenientes en el tráfico. Si bien la respuesta “nada”, nos indicaría que ningún aspecto relacionado con la conducción es susceptible de provocarnos una determinada emoción, podemos destacar que son precisamente el miedo y la emoción sentida de molestia e indignación las que menos desapercibidas pasan en nuestros conductores. Además, el 95,3% de los entrevistados afirma que le produce fatiga algún aspecto relacionado con la conducción.

¿Son entonces las emociones agradables menos frecuentes en la conducción?

Si recogemos e integramos los datos mostrados en los apartados previos, podríamos concluir que la conducción y las situaciones asociadas es una situación diaria, con gran capacidad de provocar emociones, o como comentábamos en el libro documental "Emociones y conducción. Teoría y fundamentos", la frecuencia podrá ser igual a otros ámbitos, pero no la respuesta emocional. A la gran mayoría, o incluso podríamos decir a la totalidad de entrevistados la conducción (o algún aspecto de la misma) le fatiga, le estresa, o le provoca ansiedad, así como también le provoca el resto de emociones consideradas en el estudio (Gráfica 69 y Gráfica 70).



Gráfica 69: Porcentaje de conductores a los que algún aspecto de la conducción les provoca reacciones emocionales (diversión, agrado, relajación, molestia, aburrimiento y miedo)



Gráfica 70: Porcentaje de conductores a los que algún aspecto de la conducción les provoca reacciones emocionales (estrés, ansiedad y fatiga)

En la Tabla 7 y Tabla 8 se recogen las principales categorías de respuestas tipo, relacionadas para cada emoción o afecto. Ya comentábamos, y como era de esperar, la relación podría agruparse en aspectos de la conducción que fomentan emociones positivas (o generalmente agradables) y aquellos que fomentan emociones negativas (o generalmente desagradables). A partir de las respuestas recogidas y las emociones propuestas, podemos afirmar que determinados aspectos son susceptibles únicamente de generar emociones positivas, como es el caso de los "beneficios y ventajas de la conducción y el tráfico".

AGRADA	RELAJA	DIVIERTE	INDIGNA	ABURRE	DA MIEDO
INCONVENIENTES DE LA CONDUCCIÓN Y EL TRÁFICO					
			Aspectos negativos de la movilidad	Aspectos negativos de la movilidad	
				Relacionados con el aparcamiento	
					Los accidentes y sus consecuencias
BENEFICIOS Y VENTAJAS DE LA CONDUCCIÓN Y EL TRÁFICO					
Aspectos relacionados con la movilidad		Aspectos relacionados con la movilidad			
Movilidad					
Independencia/ libertad		Independencia / libertad			
Desplazarse/alcanzar un objetivo					
Fluidez	Fluidez	Fluidez			
LA CONDUCCIÓN COMO ACTIVIDAD HUMANA					
Conducir en general	Conducir en general	Conducir en general		Conducir en general	
Alguna acción específica en la conducción					
SITUACIONES DE LA CONDUCCIÓN					
Vía y entorno					
El paisaje	El paisaje	El paisaje			
Conducir por autopista/autopista	Conducir por autopista/autopista			Conducir por autopista/autopista	
		Trayectos largos		Trayectos largos	
				Determinados tramos de la vía	
				Conducir por la noche o con poca visibilidad	
	Trayectos conocidos				
	Buenas condiciones meteorológicas	Otros Relacionadas con la vía y entorno			
Vehículo					
			Un tipo determinado de vehículo		Un tipo determinado de vehículo
Conductor					
Música	Música	Música		Aburrimiento	
Tranquilidad/relajación	Tranquilidad/relajación	Tranquilidad / relajación		Soledad	
			Presión del tiempo		
	Acompañantes	Conversaciones / compañía en el vehículo			
	Otros. Individuales- Factores internos				
Interacción social					
			Falta de respeto, cortesía, educación		
SITUACIONES DE LA CONDUCCIÓN RELACIONADAS CON EL RIESGO Y LA SEGURIDAD					
					Peligro en general
Vía y entorno					
				Malas condiciones meteorológicas	Malas condiciones meteorológicas
					Conducir por la noche o con poca visibilidad
Conductor					
					Adelantamientos (realizados por el entrevistado)

Tabla 7: Aspectos de la conducción que más agradan, relajan, divierten, indignan, aburren y dan miedo a los conductores

AGRADA	RELAJA	DIVIERTE	INDIGNA	ABURRE	DA MIEDO
Vehículo					
Interacción social					
			Los errores		Los errores
			Conducción temeraria o arriesgada		Conducción temeraria o arriesgada
			Los adelantamientos realizados por los otros		Los adelantamientos realizados por los otros
			No guardar distancia de seguridad		
			Las infracciones		
			La agresividad		

Tabla 7: Aspectos de la conducción que más agradan, relajan, divierten, indignan, aburren y dan miedo a los conductores (Cont.)

PRODUCE ANSIEDAD	ESTRESA	FATIGA
INCONVENIENTES DE LA CONDUCCIÓN Y EL TRÁFICO		
Aspectos relacionados con la movilidad	Aspectos relacionados con la movilidad	Aspectos relacionados con la movilidad
	Relacionados con el aparcamiento	
BENEFICIOS Y VENTAJAS DE LA CONDUCCIÓN Y EL TRÁFICO		
LA CONDUCCIÓN COMO ACTIVIDAD HUMANA		
Conducir en general	Conducir en general	Conducir en general
SITUACIONES DE LA CONDUCCIÓN		
Vía y entorno		
		Conducir por autopista/autovía
	Conducir por ciudad	
Trayectos largos	Trayectos largos	Trayectos largos
		Trayectos cortos
Conducir por la noche o con poca visibilidad		Conducir por la noche o con poca visibilidad
Trayectos desconocidos		
Vehículo		
Conductor		
Fatiga (cansancio)	Fatiga (cansancio)	Fatiga (cansancio)
	Presión del tiempo	
Seguridad, confianza, percepción de control		
		OTROS. Individuales-Factores internos OTROS. Individuales-Emocionales
Interacción social		
SITUACIONES DE LA CONDUCCIÓN RELACIONADAS CON EL RIESGO Y LA SEGURIDAD		
Vía y entorno		
Condiciones meteorológicas		Condiciones meteorológicas
Conductor		
	Adelantamientos (realizados por el entrevistado)	
Vehículo		
Interacción social		
Conducción temeraria o arriesgada	Conducción temeraria o arriesgada	
	La mala conducción	

Tabla 8: Aspectos de la conducción que más estresan, provocan ansiedad y fatigan a los conductores

De igual forma, aspectos como los "inconvenientes de la conducción en el tráfico" son, en principio, únicamente competentes para fomentar emociones negativas en el conductor (indignación, aburrimiento, miedo). Un patrón que

se repite con el vehículo. Esta última relación era de esperar, si recordamos que bajo nuestra agrupación nos referimos a un determinado grupo de "riesgo", vehículos pesados, motoristas, etc. (indigna y provoca miedo). También la interacción social que se da en las situaciones de tráfico, al hacer referencia a la falta de respeto y educación en las relaciones personales entre usuarios de la vía, tan sólo son capaces de provocar indignación. Por la diversidad, y por ser más susceptibles de influencias externas, las situaciones relacionadas con la vía y entorno y con el conductor, pueden provocar emociones tanto negativas como positivas.

Por último, y, teniendo en cuenta que la ansiedad, el estrés y la fatiga, merecen comentarios aparte, es de gran interés que todas aquellas cuestiones aludidas con relación a la seguridad vial suscitan emociones negativas de indignación, aburrimiento y temor.

El resto de agrupaciones de respuestas son más sensibles a la diversidad y son proclives a suscitar tanto emociones positivas como negativas.

Tal vez, éstas sean las que más atención merezcan, ya que a la hora de intervenir la discriminación es más compleja. Por ejemplo, podemos afirmar que "la conducción como actividad humana en general" en ocasiones agrada, a otros indigna, a unos divierte mientras a otros aburre.

Un análisis más detallado de los factores que los entrevistados han aludido como suscitadores de su emoción de agradabilidad en la conducción, como ya comentábamos son los beneficios asociados a la conducción. Llama la atención que de estos sólo se destacan los que hemos agrupado bajo el título "relacionados con la movilidad" en todas las emociones que hemos calificado de positivas o agradables (agrado, relajación y diversión).

Esto indica que otros aspectos agradables que se han destacado en algún momento y por ello se han incluido en la agrupación, como son la comodidad, o el ahorro de tiempo,

han quedado implícitos en la movilidad, o han sido superados por ésta.

También destaca que de la propia situación de conducción, lo que más agrada son aspectos relacionados con la vía y su entorno, como el tipo de vía o trayecto, un clima favorable y el paisaje. También aspectos relacionados con el conductor, pero ajenos a la propia actividad de conducir, como son escuchar música, mantener una conversación con los acompañantes o precisamente un sentimiento (la relajación que la conducción puede suscitarles).

Igualmente llamativo es que los aspectos relacionados con el vehículo (a excepción de la música) no se mencione en ninguna emoción ¿qué opinarán de esto los publicistas? Lo mismo que podríamos decir de lo que supone el sistema de tráfico y la interacción social.

Cuando abordamos las emociones más desagradables de molestia, indignación aburrimiento o miedo, son de nuevo los aspectos relacionados con la movilidad (ahora en su sentido más negativo) los más susceptibles de provocar estas emociones negativas, a excepción del miedo que lógicamente se produce sobre todo por el temor a los accidentes y a sus consecuencias.

Este es un patrón que se repite al considerar las reacciones emocionales de estrés, ansiedad o fatiga, principal y únicamente provocadas por los inconvenientes de la movilidad.

Curiosamente, las emociones desagradables también se derivan de los aspectos relacionados con la vía y su entorno, el tipo de vía, el tipo de trayecto, determinados tramos de vía, o las condiciones meteorológicas. También se asocian las reacciones de ansiedad, estrés y fatiga a estos factores.

En relación con el vehículo, se alude como suscitadores de una emoción desagradable determinados tipos de vehículos, desde el punto de vista de la interacción social, ya que nos molestan los grupos de motoristas, nos dan miedo los camiones, etc.

También la interacción social que supone una situación de tráfico, frente a su incapacidad para desencadenar una emoción positiva o agradable, la falta de respeto, cortesía, o educación que manifiestan algunos usuarios de la vía es capaz de provocar molestia, indignación e incluso como demostramos en un estudio anterior, agresividad e ira. Y, corroborando que somos “animales emocionales”, que nos mueven las emociones y los motivos, cuando lo que nos desagradaba de la conducción hace referencia al conductor, son emociones lo que nos provoca emociones. La soledad y el aburrimiento, nos aburre, la presión del tiempo nos molesta, etc.

Pero sobre todo y ante todo son los aspectos emocionales e internos del conductor, su fatiga, el cansancio, su percepción de control, su confianza y seguridad, y otros aspectos internos y emocionales.

Estos mismos aspectos, pero también otros conductuales (como realizar adelantamientos), y otros procedentes de la interacción social como la conducción temeraria o arriesgada o la mala conducción de los demás son los que provocan en nosotros ansiedad y estrés (aunque no fatiga, que sigue estando provocada al igual que el resto de reacciones por las condiciones meteorológicas durante la conducción).

Sin embargo, cuando las situaciones de la conducción que suscitan o desencadenan emociones negativas se relacionan con el riesgo y su seguridad, la distribución y la variabilidad es mayor. Se alude igualmente a la vía y el entorno (aunque no tanto a la vía o trayecto sino a las condiciones meteorológicas y la visibilidad), a las acciones del propio conductor (como los adelantamientos), y sobre todo, y ello es lo más llamativo, a la interacción social. ¿Por qué todas las cuestiones que se aluden como suscitadoras de emociones desagradables (excepto el aburrimiento) se centran en la interacción social que supone la conducción, cuando no se mencionan ni una sola vez en relación con la agradabilidad?

Lo que más nos molesta y nos da miedo son los errores de los demás, la conducción temeraria y arriesgada de los demás, los adelantamientos, la distancia de seguridad, las infracciones y la agresividad de los demás; ¿y, por qué no los nuestros?

4.2.2. Determinantes emocionales en la conducción y perfil del conductor

4.2.2.1 Variables personales

Determinantes emocionales y edad

Las personas de 36-45 años señalan en mayor medida que no hay nada de la conducción que les **agrade**, mientras que a los conductores de 26-35 años lo que más les gusta de la conducción son sus beneficios.

Independientemente de la edad, los conductores señalan los mismos aspectos **divertidos** de la conducción.

Únicamente destacan los conductores de 46-55 años por señalar en mayor medida, en comparación con el resto de conductores, que no hay nada que les divierta y aquellos de 56-65 años por indicar que la propia conducción es lo que más les divierte.

No podemos establecer diferencias significativas entre los aspectos que más **relajan** de la conducción y la edad.

Los jóvenes de 36-45 años indican en mayor medida que el resto de conductores que lo que más les **indigna** de la conducción son las situaciones no relacionadas con la seguridad.

Los conductores de más edad (46-55; 56-65 y más de 65 años) señalan en mayor medida que el resto de conductores que no hay nada que les **aburra** de la conducción. Sin embargo, los conductores de 26-35 años señalan en este sentido que los inconvenientes de la conducción son los aspectos más aburridos para ellos, mientras que los más jóvenes (18-25 años) destacan las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad.

Los conductores más jóvenes (18-25 y 26-35 años) indican que lo que más **miedo** les da de la conducción son los inconvenientes asociados a la misma, mientras que los conductores de 56-65 años señalan en este sentido que lo que más temen son las situaciones de la conducción relacionadas con la seguridad.

No hay diferencias en cuanto a los aspectos concretos que generan **ansiedad** teniendo en cuenta la edad de los conductores entrevistados.

A los conductores de 18-25 años les **estresa** en mayor medida los posibles inconvenientes de la conducción.

Por último, los conductores de 46-55 años señalan que lo que más les **fatiga** son las situaciones de la conducción no relacionadas con aspectos de seguridad.

Determinantes emocionales y sexo

Mientras que las mujeres señalan en mayor medida que no hay nada que les **agrade** de conducir, los hombres señalan en mayor medida que lo que más les gusta de la conducción son las situaciones no relacionadas con la seguridad.

Las mujeres indican en mayor medida que no hay nada que les **divierta** de la conducción, mientras que los hombres señalan que lo que más les divierte son aquellas situaciones que no tienen que ver con la seguridad.

Las mujeres manifiestan en mayor medida que los hombres que nada les **relaja** de la conducción, aunque también destacan la propia conducción como aquello que más les relaja. Ellos, señalan en mayor medida, que las situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad y los beneficios de esta tarea es lo que más les relaja.

Los hombres destacan de forma más importante que las mujeres que aquello que más les **indigna** de la conducción son los inconvenientes derivados de la misma.

Los hombres señalan que lo que más les **aburre** de la conducción son las situaciones de conducción no

relacionadas con aspectos de seguridad.

Las mujeres señalan en mayor medida que los hombres que lo que más **miedo** les da de conducir es la propia ejecución de la tarea, es decir, la conducción como actividad humana.

En cuanto a los aspectos relacionados con la conducción que más **ansiedad** generan, los hombres mencionan en mayor medida los inconvenientes de la misma, mientras que las mujeres señalan las situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad.

No hay diferencias en función del sexo en cuanto a los aspectos que más **estrés o fatiga** producen de la conducción.

Determinantes emocionales y estado civil

Los conductores que están casados o viven en pareja indican en mayor medida que nada les **gusta** de la conducción, mientras que los solteros destacan porque son quienes en mayor medida responden que “no saben”. Únicamente destacan los conductores que están casados o viven en pareja, quienes en mayor medida no saben o no contestan qué es lo que más les **divierte** de la conducción.

Los conductores que están casados o viven en pareja señalan en mayor medida que el resto que nada les **relaja** de la conducción, mientras que los solteros indican en mayor medida que no saben qué les relaja.

Respecto a lo que más les **indigna** no hay diferencias significativas.

Las personas que están casadas o viven en pareja y los viudos señalan que no hay nada que les **aburra**. Además, los conductores casados o que viven en pareja también consideran que la conducción como actividad es lo que más les aburre. Por último, los conductores solteros indican que las situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad es lo que más les aburre.

Los conductores solteros señalan en mayor medida que el resto de conductores que los inconvenientes derivados de la conducción es lo que más **miedo** les da en este contexto. Respecto a lo que más **ansiedad, estrés y fatiga** les produce no hay diferencias significativas.

Determinantes emocionales y tenencia de hijos

Los conductores que tienen hijos señalan en mayor medida y en comparación con aquellos que no tienen, que nada les **gusta/agrada** de la conducción.

No hay diferencias, es decir, independientemente de que los conductores tengan o no hijos, les **divierten** las mismas cosas.

Tampoco hay diferencias en el caso de qué es lo que más les **relaja**.

Lo mismo ocurre con respecto a lo que más les **indigna**.

Los conductores que no tienen hijos mencionan en mayor medida que aquellos que los tienen que las situaciones no relacionadas con la seguridad es lo que más les **aburre** de la conducción.

No hay diferencias en el caso de que nos centremos en lo que **temen (miedo)**.

Tampoco hay diferencias en cuanto a lo que les produce **ansiedad, estrés y fatiga**.

Determinantes emocionales y nivel de estudios

Los conductores con estudios medios señalan que lo que más les **gusta** de la conducción es la propia actividad de conducir, mientras que los que tienen estudios superiores indican en mayor medida que los beneficios de la conducción es lo que más les agrada, aunque también destacan por señalar que nada les agrada.

Los conductores con estudios básicos señalan en mayor medida que lo que más les **divierte** es la propia conducción como actividad.

Respecto a lo que más les **relaja** no hay diferencias significativas.

Lo mismo ocurre en el caso de lo que más les **indigna**. Los conductores con estudios básicos indican, en mayor medida que el resto, que nada de la conducción les **aburre**. Asimismo, aquellos entrevistados con estudios medios indican en este sentido los inconvenientes derivados de la conducción, mientras que los que disponen de estudios superiores señalan que las situaciones no relacionadas con la seguridad es lo que más les aburre de la conducción.

Los conductores con estudios superiores señalan, en mayor medida, que las cuestiones relacionadas con la seguridad son los aspectos que **temen** de la conducción. No hay diferencias, es decir, las respuestas de los conductores acerca de lo que más **ansiedad, estrés y fatiga** les produce de la conducción no varían de forma significativa si consideramos el nivel de estudios de los entrevistados.

Determinantes emocionales y actividad

Las respuestas de los conductores sobre aquello que más les **gusta** de la conducción no varían de forma significativamente importante si tenemos en cuenta si se dedican a las tareas domésticas, trabajan o no están activos.

Sin embargo, los conductores que en la actualidad no están trabajando señalan que lo que más les **divierte** de la conducción son los beneficios derivados de la misma.

No hay diferencias en el caso de lo que más les **relaja**.

Lo mismo ocurre en el caso de lo que más les **indigna**.

Los conductores que en la actualidad no están trabajando y aquellos que se dedican a las tareas domésticas indican en mayor medida y en comparación con aquellos que están trabajando, que nada les **aburre** de la conducción.

Por el contrario, estos últimos señalan que los inconvenientes de la conducción y la propia conducción como actividad es lo que más les aburre.

No hay diferencias en el caso de lo que más **temen** ni tampoco en las respuestas de los conductores acerca de lo que más **ansiedad** les produce de la conducción. Los conductores que trabajan indican mayormente que los inconvenientes de la conducción es lo que más **estrés** les produce.

Por último, no hay diferencias significativas entre las respuestas de los conductores sobre lo que más les **fatiga**.

Determinantes emocionales y Comunidad Autónoma de residencia

Mientras que los conductores de Andalucía señalan en mayor medida que nada les **agrada** de la conducción, los conductores que residen en Madrid indican que los beneficios derivados del uso del vehículo es lo que más les gusta.

Por otro lado, mientras que los conductores de Galicia señalan que los beneficios derivados de la conducción es lo que más les **relaja**, los de Castilla y León destacan que es la propia tarea de conducir. Por último, los conductores de Cataluña y Castilla-La Mancha indican más que el resto que lo que más les relaja son las situaciones de la conducción no relacionadas con aspectos de seguridad.

Únicamente destacan los conductores de la Comunidad Valenciana, quienes señalan en mayor medida que el resto que nada les **divierte** de la conducción.

Los conductores de Madrid son quienes más destacan al señalar que lo que más les **indigna** de la conducción son los inconvenientes derivados de la misma, mientras que los conductores de Castilla-La Mancha señalan que las cuestiones relacionadas con la seguridad es lo que más indignación les genera.

Los conductores de Castilla-La Mancha y de la Comunidad Valenciana indican que nada les **aburre** de la conducción,

mientras que los conductores de Cataluña y Madrid señalan que los inconvenientes de esta actividad es lo que más aburrimiento les produce. Por último, los conductores de Andalucía y Extremadura mencionan en más proporción que las situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad es lo que más les aburre.

Los conductores de Andalucía señalan que la propia conducción como actividad es lo que más **temen**, mientras que los conductores de Madrid, Canarias y Cantabria temen en mayor medida aquellas cuestiones relacionadas con la seguridad.

No hay diferencias significativas en las respuestas de los conductores acerca de lo que más **ansiedad** les produce de la conducción si consideramos la Comunidad Autónoma a la que pertenecen.

Los conductores de Madrid y Cataluña señalan que lo que más les **estresa** de la conducción son los inconvenientes derivados de la misma.

No hay diferencias significativas entre las respuestas de los conductores sobre lo que más les **fatiga**.

4.2.2.2 Hábitos de conducción

Determinantes emocionales y años de conducción

Las personas con 3-10 años de experiencia en la conducción indican, en mayor medida, que lo que más les **agrada/gusta** son los beneficios derivados de la misma, mientras que los conductores más experimentados (21-30 años de experiencia) mencionan que la propia conducción es lo que más les gusta.

Únicamente destacan aquellos conductores que llevan entre 21-30 años conduciendo al señalar que no hay nada que les **divierta** de la conducción.

No hay diferencias significativas entre los aspectos que más **relajan** de la conducción cuando analizamos la experiencia en la misma.

Los conductores con una experiencia de 3-10 años son a

quienes más les **indigna** de la conducción aquellas situaciones no relacionadas con la seguridad.

Los conductores con más años de experiencia (21-30 y más de 30 años) indican en mayor medida que no hay nada que les **aburra** de la conducción, mientras que aquellos que conducen entre 1-2 años destacan los inconvenientes de la misma.

Los conductores que llevan conduciendo entre 1-2 ó 3-10 años manifiestan en mayor medida que lo que más **miedo** les da de la conducción son los inconvenientes de la misma, mientras que aquellos más experimentados (21-30 y más de 30 años de experiencia) temen en mayor medida cuestiones relacionadas con la seguridad.

Las respuestas de los encuestados no varían al consideran los aspectos que más **ansiedad** generan en relación con la conducción.

Los conductores con 1-2 años de experiencia señalan que lo que más les **estresa** de la conducción son los inconvenientes que de ésta se pueden derivar, mientras que los que llevan conduciendo entre 11-20 años destacan en este sentido las situaciones de la conducción no relacionadas con aspectos de seguridad.

A los conductores con 21-30 años de experiencia lo que más les **fatiga** de la conducción son las situaciones no relacionadas con cuestiones de seguridad.

Determinantes emocionales y kilómetros anuales

No podemos establecer ninguna relación significativa entre aquello que más **gusta** de la conducción y los kilómetros recorridos anualmente.

Únicamente destacan los conductores que menos kilómetros recorren al año, por señalar que los beneficios o la propia conducción es lo que más les **divierte**. Aquellos que recorren entre 15.001-25.000 km estiman que las situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad son los aspectos más divertidos de la misma.

Las personas que menos kilómetros recorren al año (menos de 5.000 y entre 5001-10.000 km.) indican mayoritariamente, en comparación con los encuestados que recorren más kilómetros anualmente, que no hay nada que les **relaje** de la conducción.

No existen diferencias significativas en los aspectos que más **indignan** a los conductores en función del número de kilómetros recorridos anualmente.

Los conductores que menos kilómetros recorren al año destacan por encima del resto, que no hay nada en particular que les **aburra** de la conducción aunque también destacan en este sentido la propia ejecución de la tarea.

Los conductores que recorren menos de 5.000 kilómetros señalan que la propia conducción es lo que más **miedo** les da, mientras que los que más kilómetros recorren (más de 25.000 km) mencionan en este sentido las cuestiones relacionadas con la seguridad.

Por último, las respuestas de nuestros conductores no varían de forma significativa en cuanto a los aspectos relacionados con la conducción que más **ansiedad, estrés o fatiga** generan.

Determinantes emocionales y motivo del desplazamiento

No podemos establecer ninguna relación significativa entre aquello que más **gusta** de la conducción y el motivo del desplazamiento habitual de los conductores.

Tampoco podemos señalar ninguna relación significativa entre el motivo del desplazamiento y los aspectos que más **divierten** de la conducción.

Sin embargo, las personas que hacen uso del vehículo fundamentalmente para actividades de ocio o tiempo libre destacan sobre las demás por indicar que los beneficios derivados de la conducción es lo que más les **relaja**.

No existen diferencias significativas en los aspectos que más **indignan**.

Los conductores que fundamentalmente hacen uso del vehículo para asuntos familiares o personales mencionan en mayor grado que nada o la propia actividad de conducir es lo que más les **aburre**, mientras que los que conducen sobre todo para ir o venir al trabajo o centro de estudios señalan que los aspectos más aburridos son los inconvenientes de la conducción y las situaciones de conducción no relacionadas con la seguridad.

Los conductores que fundamentalmente utilizan el vehículo para ir y venir del trabajo o centro de estudios señalan que lo que más **miedo** les da de la conducción son los posibles inconvenientes de la misma, mientras que los que fundamentalmente conducen por motivos personales o familiares destacan en mayor medida que las situaciones no relacionadas con la seguridad es lo que más temen de la conducción.

No podemos establecer ninguna relación significativa entre el motivo del desplazamiento y la consideración de la conducción como una actividad que genera **ansiedad y/o estrés**.

Por último, lo que más les **fatiga** de la conducción a los conductores que fundamentalmente utilizan el vehículo para asuntos personales o familiares son las situaciones no relacionadas con aspectos de seguridad.

Determinantes emocionales y frecuencia de desplazamiento

No podemos establecer diferencias significativas entre los aspectos que más **gustan** de la conducción teniendo en cuenta la frecuencia de uso del vehículo.

Independientemente de la frecuencia de conducción los conductores señalan los mismos aspectos divertidos de la conducción, es decir, las respuestas de los conductores sobre lo que más les **divierte** de la conducción no varían significativamente cuando consideramos la frecuencia de uso del vehículo.

Si analizamos los aspectos que más **relajan** de la conducción, las personas que conducen con más frecuencia señalan en mayor medida situaciones de la conducción no relacionadas con aspectos de seguridad, mientras que los conductores menos frecuentes indican en mayor medida que no hay nada que les relaje.

No existen diferencias significativas en los aspectos que más **indignan**.

Tampoco existen diferencias significativas en los aspectos que más **aburren**.

Los conductores que conducen con menos frecuencia consideran que lo que más **miedo** les da de la conducción son aquellas situaciones no relacionadas con aspectos de seguridad.

En el caso de las situaciones concretas que producen **ansiedad, estrés o fatiga** tampoco hay diferencias significativas en las respuestas emitidas por los entrevistados.

Determinantes emocionales y conducción diurna/nocturna

Aquellos conductores que fundamentalmente conducen de día indican en mayor medida que no hay nada que les **agrade** de la conducción, mientras que los que conducen tanto de día como de noche señalan la propia ejecución de la tarea como aquello más agradable de la conducción.

Aquellos conductores que conducen fundamentalmente por el día destacan los beneficios de la conducción como el aspecto más **divertido**, mientras que los que conducen tanto de día como de noche estiman mayormente que son aquellas cuestiones de la conducción no relacionadas con la seguridad lo que más les divierte. No podemos establecer ninguna relación significativa cuando consideramos lo que más les **relaja**.

Tampoco existen diferencias significativas en los aspectos que más **indignan** o aburren.

Las personas que conducen tanto de día como de noche señalan que lo que más **temen** son las cuestiones relacionadas con la seguridad.

Asimismo, aquellos que fundamentalmente conducen por el día indican que lo que más **ansiedad** les genera son los inconvenientes de la conducción.

No existen diferencias significativas al analizar si la conducción supone una actividad **estresante** o si ésta genera **fatiga** en relación con el momento del día en el que tienen lugar los desplazamientos habituales.

Determinantes emocionales y duración del desplazamiento

Los conductores que menos tiempo emplean en su trayecto habitual (menos de una hora) señalan por encima del resto de conductores que no les **gusta** nada de la conducción, mientras que aquellos que emplean más de dos horas para este trayecto destacan la propia conducción como el aspecto que más les gusta.

Las personas que conducen menos de una hora de forma continua durante su trayecto habitual son los que más destacan que lo que más les **divierte** de la conducción es la propia ejecución de la tarea y las situaciones de la conducción no relacionadas con aspectos de seguridad.

No podemos establecer ninguna relación entre las horas de conducción continua en los trayectos habituales y los aspectos que más **relajan** a nuestros conductores.

Tampoco existen diferencias significativas en los aspectos que más **indignan**.

Las personas que realizan desplazamientos de menos de una hora señalan como aspectos más **aburridos** los inconvenientes de la conducción.

Asimismo, lo que más **ansiedad** genera a estos conductores es la propia ejecución de la tarea.

No podemos establecer diferencias significativas en lo que más **miedo** produce.

Tampoco hay diferencias en las respuestas sobre los aspectos relacionados con la conducción que más **estrés** o **fatiga** generan.

Determinantes emocionales y tipo de vehículo

No hay diferencias significativas entre los aspectos que más **gustan, relajan y divierten** si tenemos en cuenta el tipo de vehículo que conducen.

Lo mismo ocurre en el caso de lo que más **indigna** o **molesta**.

Sin embargo, los conductores de vehículos familiares manifiestan en mayor medida y en comparación con los conductores de otros vehículos, que aquello que más les **aburre** de la conducción son los inconvenientes derivados de la misma.

No existen diferencias significativas en las respuestas de los sujetos sobre los aspectos más **temidos**.

Tampoco existen diferencias en el caso de los determinantes que generan **ansiedad, estrés o fatiga**.

Determinantes emocionales y potencia del vehículo

Los conductores que desconocen la potencia del vehículo que conducen también señalan en mayor medida que no hay nada que les **guste** de la conducción mientras que aquellos que conducen vehículos de 116-150 cv y de más de 150 cv señalan que la propia conducción es lo que más les gusta. Por último, los conductores de vehículos de poca potencia indican que las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad es lo que más les agrada/gusta.

Los conductores que conducen vehículos de 81-115 cv y más de 150 cv de potencia destacan que lo que más les **divierte** de la conducción son las situaciones de la conducción que no están relacionadas con la seguridad. Aquellos entrevistados que desconocen la potencia de su vehículo señalan que no saben lo que más les divierte de la conducción.

Los conductores que desconocen la potencia de su vehículo señalan en mayor grado que el resto que nada les **relaja** de la conducción, mientras que los que conducen vehículos de 81-115 cv o de más de 116-150 cv indican que les relaja sobre todo las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad.

No existen diferencias significativas en los aspectos que más **indignan**.

Aquellos que desconocen la potencia de su vehículo son los que mayoritariamente mencionan que nada les **aburre** de la conducción. Sin embargo, los conductores de vehículos de 81-115 cv destacan en este sentido los inconvenientes relacionados con la misma.

Los conductores que desconocen la potencia del vehículo que conducen **temen** en mayor medida aquellas situaciones de la conducción relacionadas con la seguridad.

No hay diferencias en las respuestas de los conductores ante los aspectos que producen **ansiedad, estrés o fatiga** de la conducción.

Determinantes emocionales y tipo y potencia del vehículo deseado

Aquellos que se comprarían un turismo señalan que nada les **gusta**, mientras que los aspectos que más agradan a los que se comprarían un deportivo hacen referencia al propio desempeño de la conducción. Los que manifiestan que se comprarían un vehículo familiar destacan por afirmar que lo que más les gusta son las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad.

Además, aquellos que no saben de qué potencia adquirirían el vehículo que se comprarían también señalan que no hay nada de la conducción que les guste, mientras que los que escogerían un vehículo de más de 150 cv indican que la propia conducción es lo que más les agrada. Por último, los que se comprarían un vehículo de

entre 81-115 cv destacan las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad como aquello que más les gusta de la conducción.

Únicamente destacan aquellos conductores que se comprarían un vehículo de menos potencia (menos de 81 cv y 81-115 cv) por señalar que no hay nada que les **divierta** de la conducción y aquellos que prefieren un vehículo de 116-150 cv por estimar que lo que más les divierte es la propia ejecución de la tarea. Por último, aquellos que preferirían un vehículo de más de 150 cv de potencia señalan que las situaciones de conducción no relacionadas con la seguridad son los aspectos más divertidos de la conducción.

Los conductores señalan los mismos aspectos divertidos de la conducción independientemente del tipo de vehículo que se comprarían.

Aquellos que se comprarían un turismo indican que no hay nada que les **relaje** de la conducción, mientras que los que adquirirían un deportivo consideran que las situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad es lo que más les relaja.

En cuanto a la potencia del vehículo que comprarían, los que desean un vehículo potente (116-150 cv y más de 150 cv) indican en mayor medida que el resto que las situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad es lo que más les relaja. Los que no saben especificar de qué potencia se comprarían el vehículo también indican que nada o no saben qué les relaja de la conducción.

No existen diferencias significativas en los aspectos que más **indignan (molestan)** a los conductores en función del vehículo que se comprarían los conductores si tuvieran la posibilidad de hacerlo. Sin embargo, aquellos que escogerían un vehículo de menos de 81 cv señalan que lo que más les indigna son las situaciones de conducción no relacionadas con la seguridad.

Destacan los conductores que se comprarían un turismo ya que señalan en mayor medida que no hay nada que les **aburra** de la conducción, mientras que aquellos que preferirían un todoterreno destacan los inconvenientes de la misma. Asimismo, los que se comprarían un deportivo y los que escogerían un vehículo de más de 150 cv mencionan que lo que más les aburre son las situaciones de conducción no relacionadas con la seguridad.

Los conductores que se comprarían un vehículo deportivo destacan del resto en que los inconvenientes de la conducción es lo que más **miedo** les da, mientras que las personas que se decantarían por un vehículo familiar señalan mayormente que temen más aquellas cuestiones relacionadas con la seguridad.

No existen diferencias significativas en las respuestas de los conductores sobre los aspectos que más temen de la conducción cuando analizamos la potencia del vehículo que se comprarían.

Los conductores señalan los mismos aspectos **ansiógenos y/o estresantes** de la conducción independientemente del tipo de vehículo que se comprarían o de la potencia deseada de éste.

En cuanto a las situaciones concretas que producen **fatiga**, los conductores que se comprarían un turismo señalan en mayor medida que lo que más les fatiga son las situaciones de la conducción que no tienen que ver con la seguridad.

Por último, los conductores señalan los mismos aspectos que generan **fatiga** de la conducción independientemente de la potencia deseada del vehículo.

Determinantes emocionales y tipo de vía

El tipo de vía por el que nuestros conductores suelen conducir no influye de forma significativamente diferente en los aspectos de la conducción que señalan como más **agradables**.

Únicamente podemos destacar a los conductores que fundamentalmente circulan por vías urbanas por afirmar que los aspectos más **divertidos** de la conducción son los beneficios derivados de la misma. Aquellos que hacen uso de autopistas o autovías destacan en este sentido cuestiones relacionadas con la seguridad.

Los conductores que habitualmente circulan por zona urbana señalan que aquello que más les **relaja** es la propia actividad de conducir, mientras que los que fundamentalmente conducen por autopistas o autovías indican en este sentido aquellas situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad.

Los conductores que fundamentalmente circulan por carreteras convencionales señalan que lo que más les **indigna** son aquellas cuestiones relacionadas con la seguridad.

Los conductores que circulan sobre todo por carreteras convencionales señalan que no hay nada que les **aburra** de la conducción aunque también destacan en este sentido la conducción como actividad. Por otro lado, los entrevistados que hacen uso sobre todo de las zonas urbanas indican los inconvenientes de la conducción, mientras que los que circulan fundamentalmente por autopistas o autovías mencionan las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad.

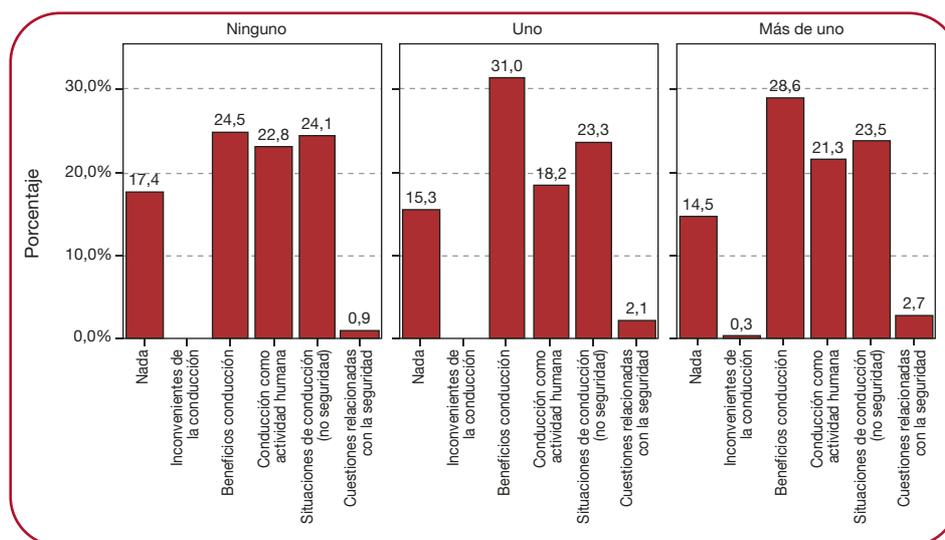
Las respuestas de los conductores no varían de forma significativa en cuanto a los aspectos que más **temen** de la conducción si tenemos en cuenta el tipo de vía por el que realizan los desplazamientos habituales.

Además, si tenemos en cuenta el tipo de vía por el que se realizan los desplazamientos habituales, tampoco hay diferencias en las respuestas de nuestros entrevistados sobre los aspectos de la conducción que más **ansiedad, estrés o fatiga** les generan.

4.2.2.3 Historial de accidentes y sanciones

Determinantes emocionales y accidentes

Los conductores que han sufrido un accidente indican en mayor medida que el resto de conductores que lo que más les **agrada/gusta** de la conducción son los posibles beneficios asociados a la misma (Gráfica 71).



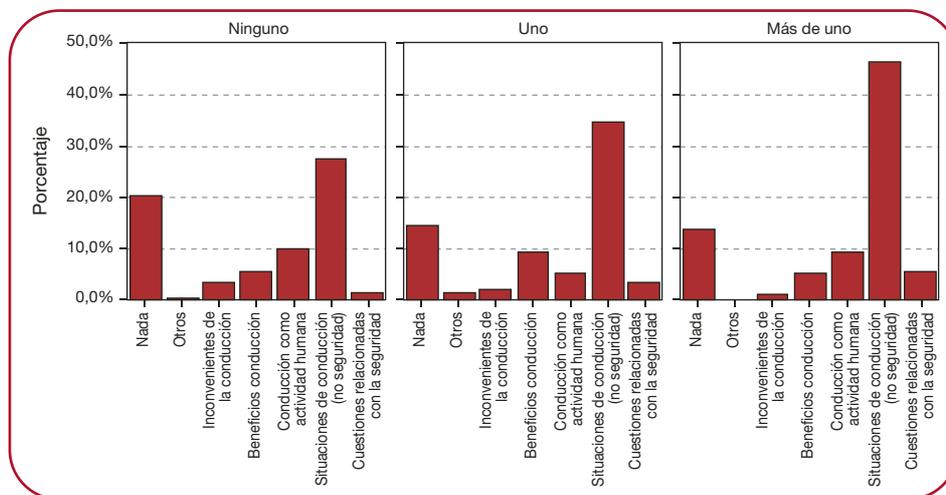
Gráfica 71: Distribución porcentual de las situaciones que más agradan mientras se conduce, en función del historial de accidentes

Los conductores que no han sufrido ningún accidente destacan al señalar, que no hay nada que les **divierta** de la conducción, mientras que aquellos que se han visto implicados en más de uno señalan como aspectos más divertidos las situaciones de conducción no relacionadas con la seguridad (Gráfica 72).

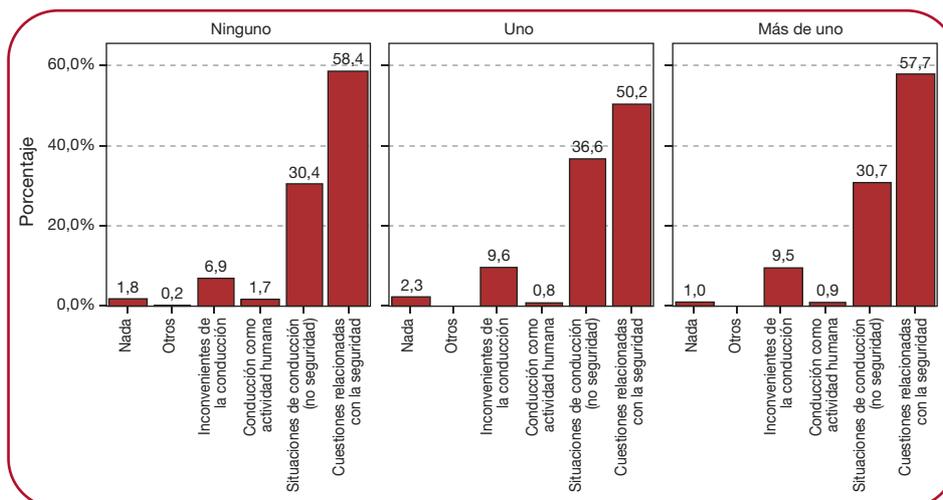
No hay diferencias significativas en los aspectos que más **relajan** de la conducción si consideramos los accidentes sufridos por los encuestados.

Aquellos conductores que han sufrido un accidente indican que aquello que más les **indigna** son las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad (Gráfica 73).

Los conductores que no han sufrido ningún accidente son los que más señalan que no hay nada que les **aburra** de



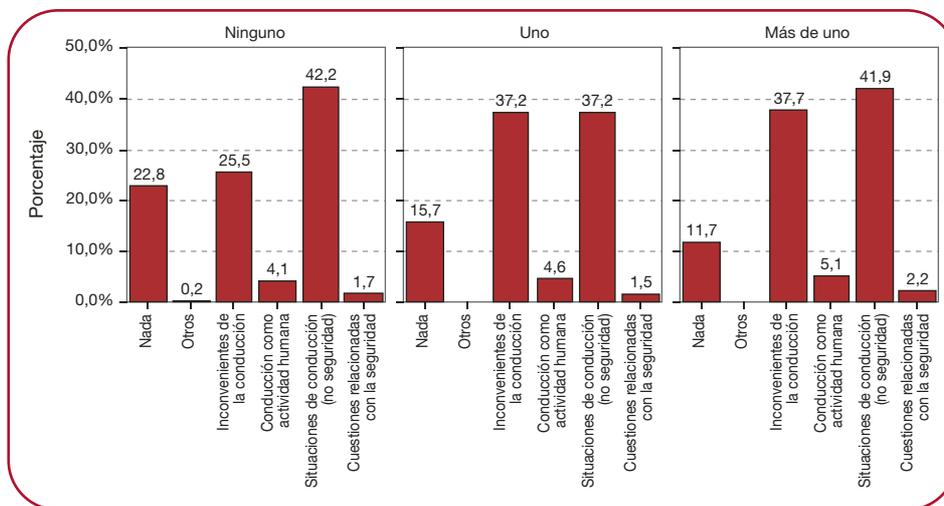
Gráfica 72: Distribución porcentual de las situaciones que más divierten mientras se conduce, en función del historial de accidentes



Gráfica 73: Distribución porcentual de las situaciones que más molestan mientras se conduce, en función del historial de accidentes

la conducción, mientras que aquellos que se han visto implicados en uno o más de un accidente consideran que los inconvenientes de la conducción es lo que más les aburre (Gráfica 74).

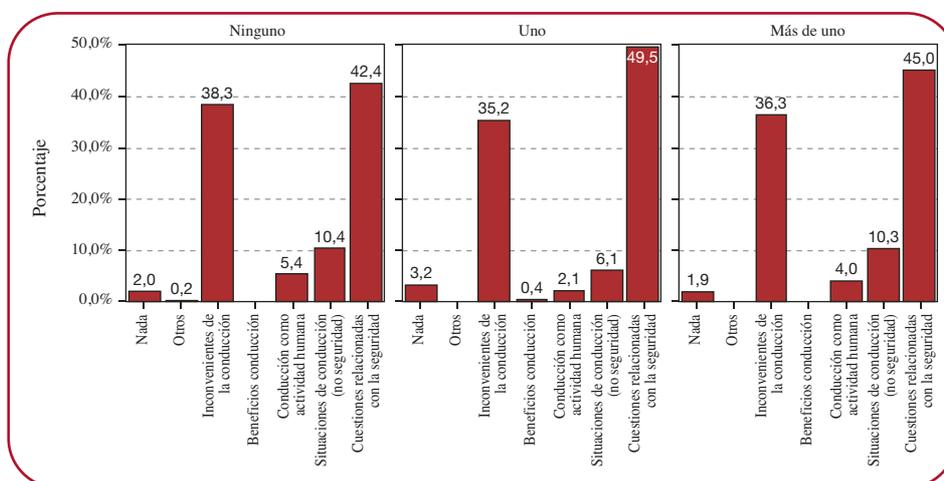
Los conductores que no se han visto implicados en ningún accidente señalan que la propia conducción es lo que más **miedo** les da, mientras que los que se han visto



Gráfica 74: Distribución porcentual de las situaciones que más aburren mientras se conduce, en función del historial de accidentes

implicados en uno señalan en mayor medida cuestiones relacionadas con la seguridad (Gráfica 75).

En el caso de los aspectos de la conducción que más **ansiedad, estrés o fatiga** generan, no existe ninguna diferencia significativa.



Gráfica 75: Distribución porcentual de las situaciones que más miedo dan mientras se conduce, en función del historial de accidentes

Determinantes emocionales y sanciones

No existen diferencias significativas en las respuestas de los encuestados a los aspectos más **agradables** de la

conducción considerando las multas (excluyendo las de aparcamiento) recibidas en los últimos tres años.

Los conductores que han recibido más de una multa indican, en mayor medida, que aquellos que han recibido una o ninguna que lo que más les **divierte** de la conducción son aquellas situaciones no relacionadas con aspectos de seguridad.

No hay diferencias significativas en las respuestas de los conductores sobre los aspectos que más **relajan** de la conducción.

Los conductores que han recibido más de una multa en los últimos tres años señalan mayormente y en comparación con los encuestados que no han sido multados que los inconvenientes de la conducción es lo que más les **indigna**.

Los conductores que no han recibido ninguna multa son los que más señalan que no hay nada que les **aburra** de la conducción, mientras que los conductores que han recibido más de una multa destacan los inconvenientes de la conducción como aquello que más les aburre. Por otra parte, aquellos conductores que dicen haber sido multados una vez en los últimos tres años mencionan que lo que más les aburre son las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad.

Las respuestas de los conductores no varían en cuanto a los aspectos que más **temen** de la conducción en función del número de multas recibidas (excluyendo las de aparcamiento) durante los últimos tres años.

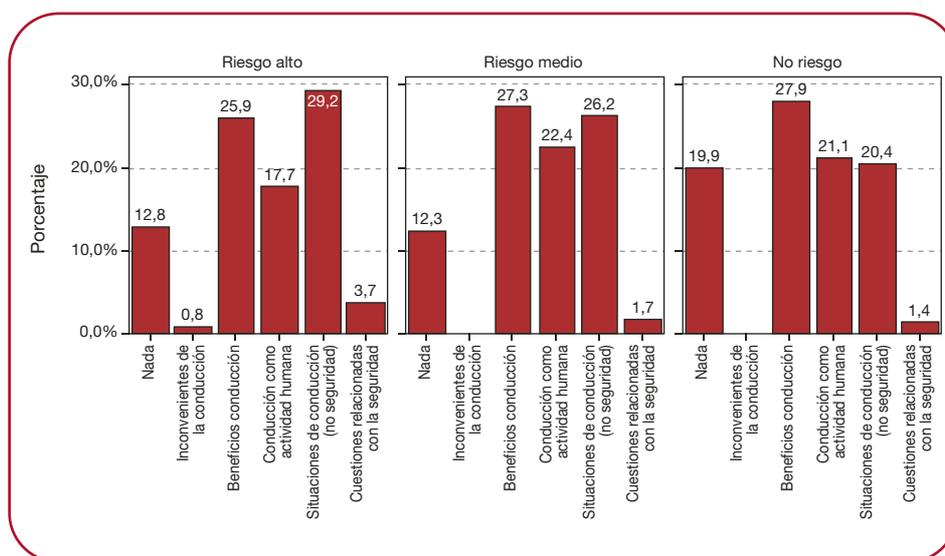
Los conductores que no han recibido ninguna multa señalan que lo que más **ansiedad** les produce de la conducción son las situaciones no relacionadas con la seguridad.

Por último, no existen diferencias cuando analizamos los aspectos de la conducción que más **estrés o fatiga** producen.

4.2.2.4 Riesgo asumido

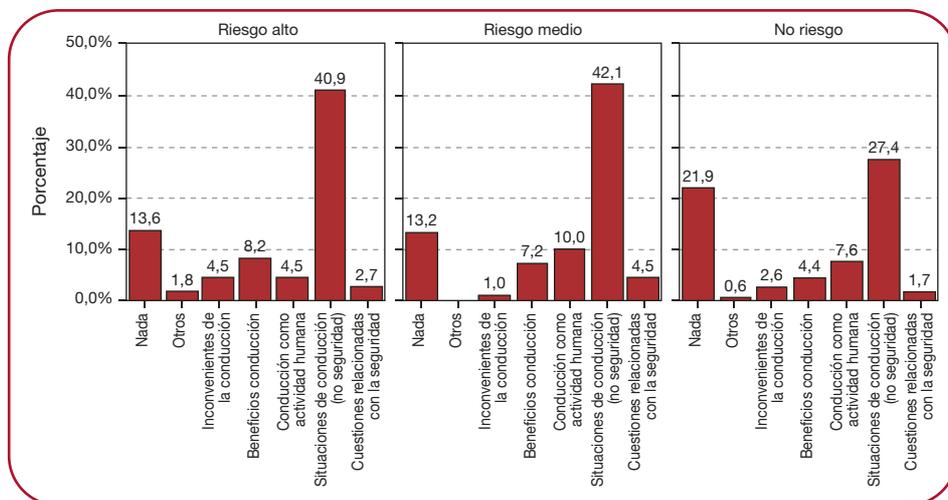
Determinantes emocionales y riesgo asumido evaluado

Los conductores de riesgo alto señalan en mayor medida que los demás conductores que aquello que más les **agrada** de la conducción son las situaciones no relacionadas con aspectos de seguridad, mientras que los conductores que no cometen las infracciones estudiadas (grupo "no riesgo") manifiestan en mayor medida que nada les gusta o agrada de la conducción (Gráfica 76).



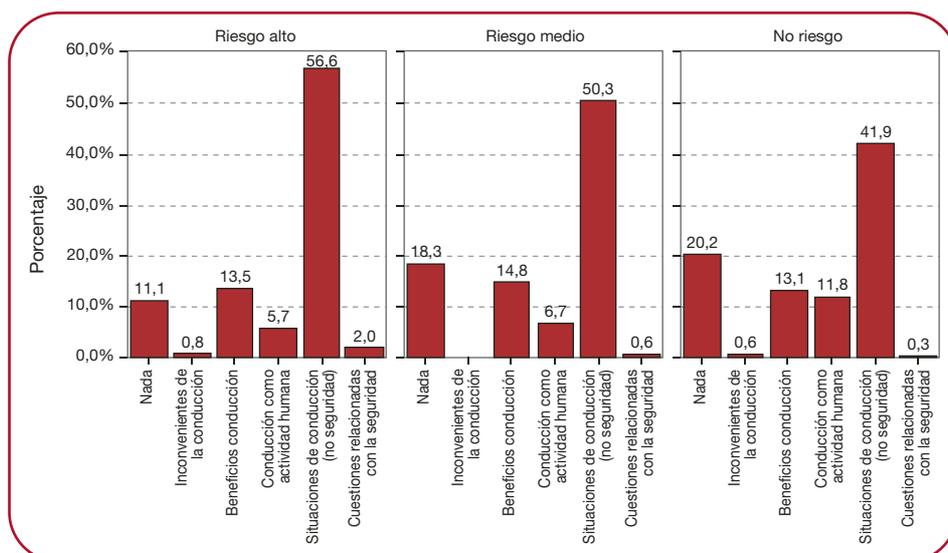
Gráfica 76: Distribución porcentual de las situaciones que más agradan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

Los conductores de riesgo medio señalan que lo que más les **divierte** de la conducción son aquellas situaciones no relacionadas con aspectos de seguridad, mientras que los conductores que dicen no asumir riesgos al volante indican mayormente que nada les divierte o no saben concretar su respuesta (Gráfica 77).



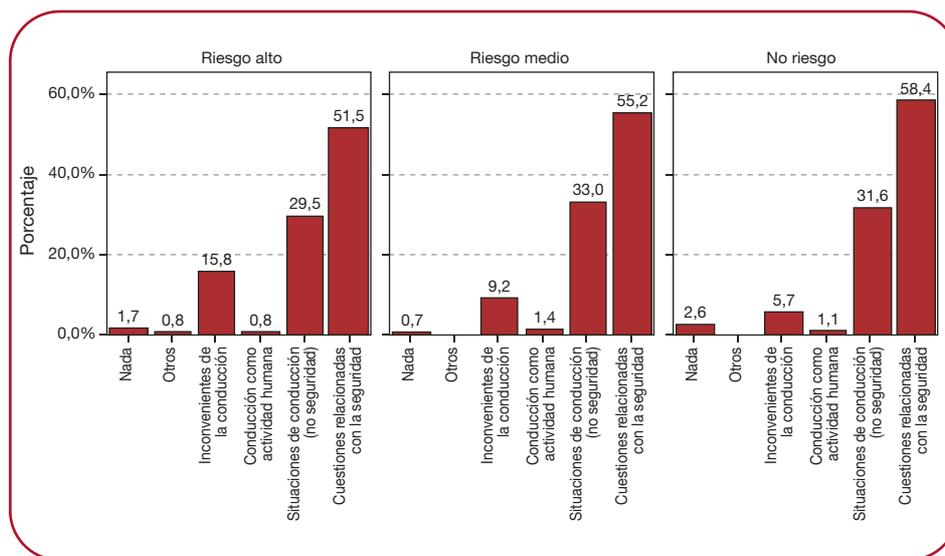
Gráfica 77: Distribución porcentual de las situaciones que más divierten mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

Los conductores de riesgo alto señalan que lo que más les **relaja** de la conducción son las situaciones de conducción no relacionadas con la seguridad, mientras que aquellos conductores de "no riesgo" señalan en este sentido la propia conducción como actividad, o bien que nada o no saben lo que les relaja (Gráfica 78).



Gráfica 78: Distribución porcentual de las situaciones que más relajan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

Mientras que los conductores de alto riesgo señalan que lo que más les **indigna** de la conducción son aquellos inconvenientes derivados de la misma, los que forman parte del grupo de “no riesgo” señalan en mayor medida que no hay nada que les indigne (Gráfica 79).

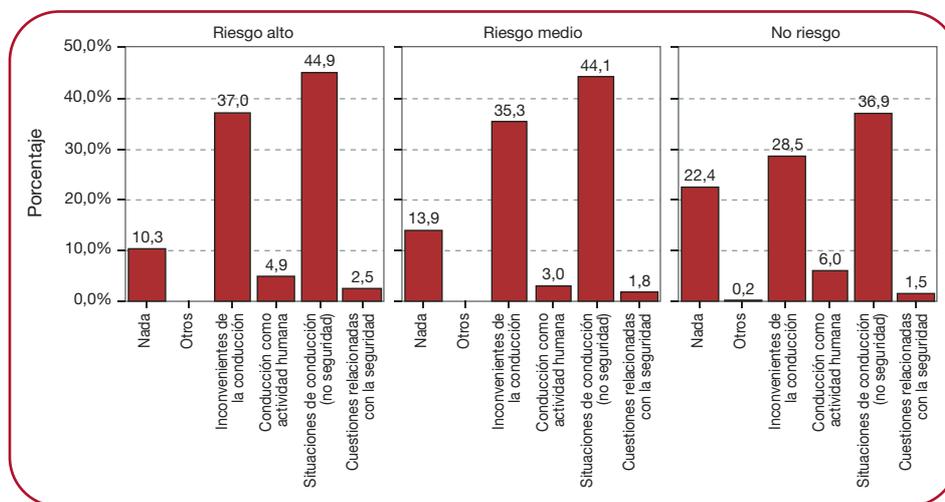


Gráfica 79: Distribución porcentual de las situaciones que más molestan o indignan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

Los conductores de riesgo medio señalan que los inconvenientes de la conducción y aquellas situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad son los aspectos de la conducción que más les **aburren**. Por otro lado, los conductores que no realizan las infracciones estudiadas (grupo “no riesgo”) señalan que la conducción como actividad humana es lo que más les aburre o bien señalan que no hay nada o no saben concretar qué es lo más aburrido de la conducción (Gráfica 80).

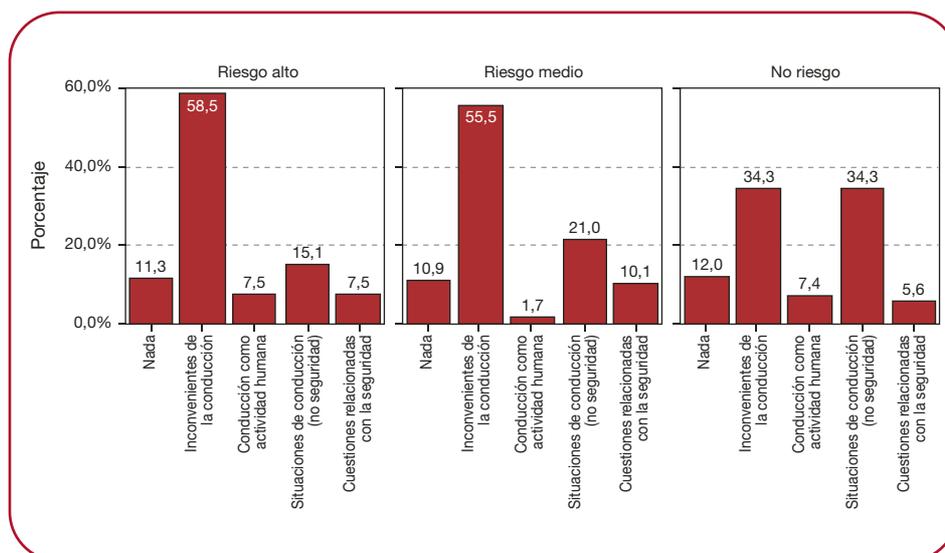
No hay diferencias significativas entre los aspectos que más **miedo** dan de la conducción si nos fijamos en la asunción de riesgos por parte de los conductores (grupos de riesgo vs “no riesgo”).

En cuanto a las situaciones que más **ansiedad** generan de la conducción, tampoco hay diferencias significativas en función del grupo de riesgo al que pertenecen los conductores.



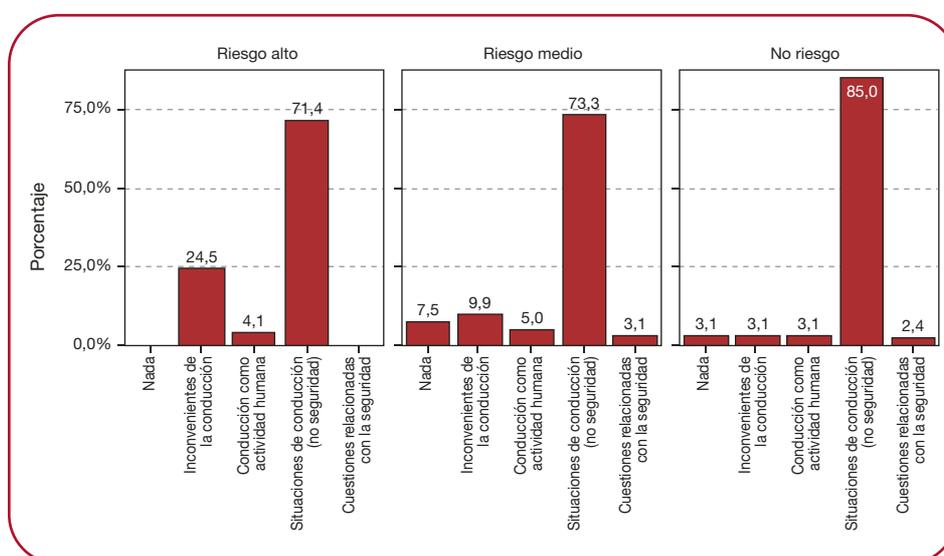
Gráfica 80: Distribución porcentual de las situaciones que más aburren mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

Por otro lado, mientras que los conductores de riesgo medio señalan que los inconvenientes de la conducción es lo que más **estrés** les produce, aquellos conductores de "no riesgo" mencionan en este sentido las situaciones de la conducción no relacionadas con la seguridad (Gráfica 81).



Gráfica 81: Distribución porcentual de las situaciones que más estresan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

Por último, los conductores que reconocen llevar a cabo con cierta frecuencia las infracciones planteadas en esta investigación (grupo de riesgo alto), señalan que aquello que más les **fatiga** de la conducción son los inconvenientes derivados de la misma, mientras que los conductores de “no riesgo” señalan en este sentido las situaciones de conducción no relacionadas con la seguridad (Gráfica 82).



Gráfica 82: Distribución porcentual de las situaciones que más fatigan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

Determinantes emocionales y riesgo asumido autoevaluado

Los conductores que señalan que lo que más les **agrada** de la conducción es la propia ejecución de la tarea consideran que su forma de conducir es igual de peligrosa que la media. No podemos establecer una relación significativa entre las situaciones que más **divierten** de la conducción si consideramos la autoevaluación realizada por los encuestados sobre su forma de conducir en términos de peligrosidad. Los conductores que indican que no hay nada que les **relaje** de la conducción manifiestan mayormente que su forma de conducir es igual de peligrosa que la media.

Los conductores que señalan que lo que más les **indigna** de la conducción son los inconvenientes derivados de la misma consideran que su forma de conducir es igual de peligrosa que la media.

Sin embargo, no podemos establecer una relación entre la autoevaluación realizada por los conductores en cuanto a la peligrosidad de su conducción y lo que más les **aburre** de la conducción.

Por último, aquellos que no saben determinar qué les da **miedo** de la conducción también señalan que su forma de conducir es igual de peligrosa que la del resto de conductores.

En el caso de las situaciones concretas que generan **ansiedad, estrés o fatiga** a los conductores no podemos establecer ninguna relación significativa.

4.2.2.5 Características emocionales

Determinantes emocionales y rasgo emocional

Si consideramos el rasgo emocional en relación con el **agrado**, podemos afirmar que las personas que se definen como tristes indican en mayor medida que no hay nada que les guste de la conducción, mientras que los que se consideran personas alegres señalan que lo que más les gusta de la conducción es la propia ejecución de la actividad.

Por otro lado, los conductores que se definen como extravertidos señalan en mayor medida que lo que más les agrada/gusta de la conducción son aquellas situaciones que no tienen que ver con aspectos de seguridad.

No podemos establecer una relación significativa entre las situaciones que más **divierten** y la consideración de nuestros encuestados sobre sí mismos.

Si nos centramos en el rasgo emocional en relación con la **relajación** se puede observar que los conductores que se definen más bien como personas tristes afirman en mayor medida, y en comparación con los que se consideran

personas alegres, que nada les relaja de la conducción. Además, aquellos que señalan ser personas extravertidas también indican en mayor porcentaje que lo que más les relaja de conducir es la propia ejecución de esta actividad así como aquellas situaciones de la conducción que no están relacionadas con aspectos de seguridad. Por su parte, los conductores que dicen ser personas introvertidas se caracterizan porque no saben concretar aquello que más les relaja de la actividad de conducir.

Si consideramos el rasgo emocional en relación con la **indignación (molestia)**, podemos afirmar que no hay diferencias significativas.

Si nos centramos en el rasgo emocional en relación con el **aburrimiento** podemos afirmar que las personas que dicen que al margen de la conducción son emocionalmente estables indican en mayor medida que no hay nada de la conducción que les aburra, mientras que aquellos que se definen más bien como personas emocionalmente inestables manifiestan que los aspectos que más les aburren de la conducción son aquellas situaciones no relacionadas con la seguridad.

Si atendemos a lo que más temen o más **miedo** les da a los conductores de la conducción las respuestas no varían significativamente si analizamos cómo se valoran al margen de la conducción.

Por otro lado destacan aquellos conductores que se definen como personas extravertidas por señalar en mayor medida que lo que más **ansiedad** les genera de la conducción son aquellas situaciones no relacionadas con aspectos de seguridad.

No existen diferencias en el caso del **estrés** o la **fatiga**.

Determinantes emocionales y estado emocional

Los conductores que señalan que lo que más les **agrada** es la propia actividad de la conducción y también aquellos que no saben concretar qué es lo que más les gusta

indican en mayor grado que últimamente se encuentran de buen humor. Por otro lado, las personas que indican que las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad es lo que más les gusta reconocen que su estado de ánimo reciente es malhumorado.

Por el contrario, no existe una relación significativa entre aquello que más agrada y el estado de ánimo reciente en cuanto a tenso y nervioso vs tranquilo y relajado, ni el estado de ánimo reciente en cuanto a optimista o pesimista.

No podemos establecer una relación significativa entre los aspectos que más **divierten** y alguno de los estados emocionales estudiados.

No podemos establecer una relación significativa entre los aspectos que más **relajan**, y alguno de los estados emocionales.

No podemos establecer una relación significativa entre los aspectos que más **indignan**, y alguno de los estados emocionales.

Los conductores que indican que no hay nada que les **aburra** de la conducción son los que más señalan que su estado de ánimo reciente es optimista.

Por el contrario, no existe una relación significativa entre aquello que más aburre y el estado de ánimo reciente de buen o mal humor, ni el estado de ánimo reciente tenso y nervioso vs tranquilo y relajado.

No podemos establecer una relación significativa entre los aspectos que producen más **miedo** y alguno de los estados emocionales.

Únicamente podemos señalar que los conductores que recientemente se encuentran bajo un estado de ánimo optimista señalan que lo que más **ansiedad** les produce de la conducción son los inconvenientes derivados de la misma y en menor medida la propia conducción como actividad.

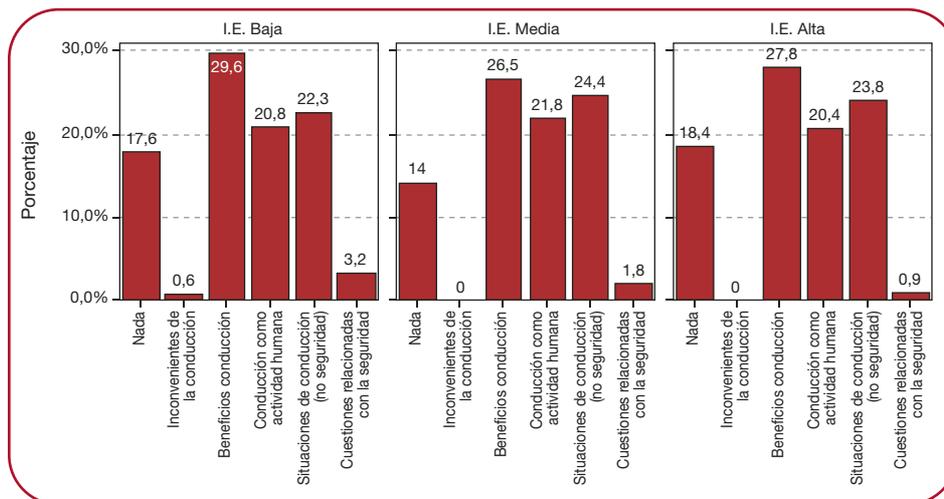
No podemos establecer resultados significativos en el resto de estados de ánimo estudiados en cuanto a los aspectos que más ansiedad generan, ni en los relacionados con el **estrés** o la **fatiga**.

Determinantes emocionales y acontecimientos emocionales recientes en la conducción

La vivencia de eventos positivos influye en algunos de los determinantes emocionales que provocan relajación, diversión, aburrimiento y miedo en los conductores. Así, por ejemplo, aquellos que han vivido únicamente eventos positivos en los últimos meses, expresan en mayor medida que les **relaja** y les **divierte** la conducción como actividad humana, que no hay nada que les **aburra**, y que determinados inconvenientes del tráfico les provocan **miedo**.

Determinantes emocionales e Inteligencia emocional en la conducción

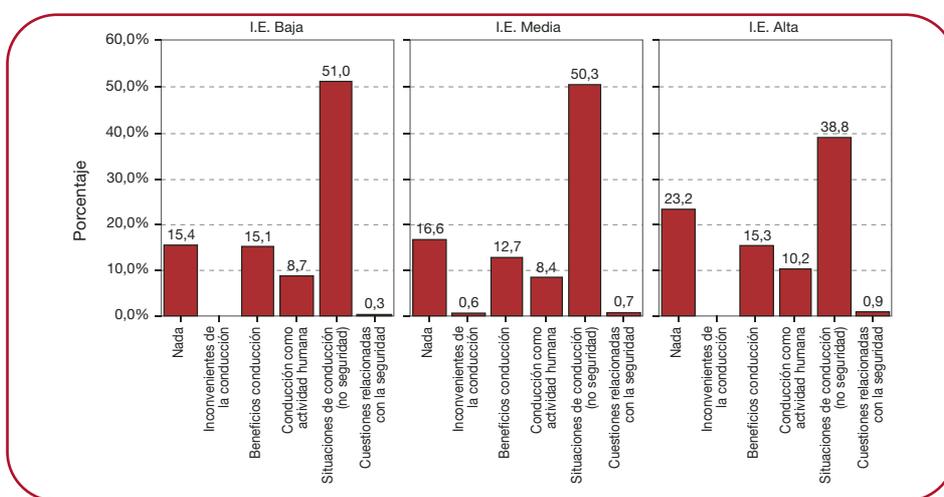
Los conductores que se caracterizan por tener una inteligencia emocional alta son quienes más destacan que nada les **agrada** de la conducción, mientras que aquellos con una inteligencia emocional media en el contexto del tráfico no saben concretar aquello que más les gusta de la conducción (Gráfica 83).



Gráfica 83: Distribución porcentual de las situaciones que más agradan mientras se conduce, en función del nivel de inteligencia emocional del conductor

No hay diferencias significativas entre los aspectos que más **divierten** en relación con la inteligencia emocional de los entrevistados.

Las personas con una inteligencia emocional alta señalan en mayor medida que nada les **relaja** de la conducción, mientras que los que se caracterizan por una inteligencia emocional media indican que lo que más les relaja son aquellas situaciones de la conducción no relacionadas con aspectos de seguridad (Gráfica 84).

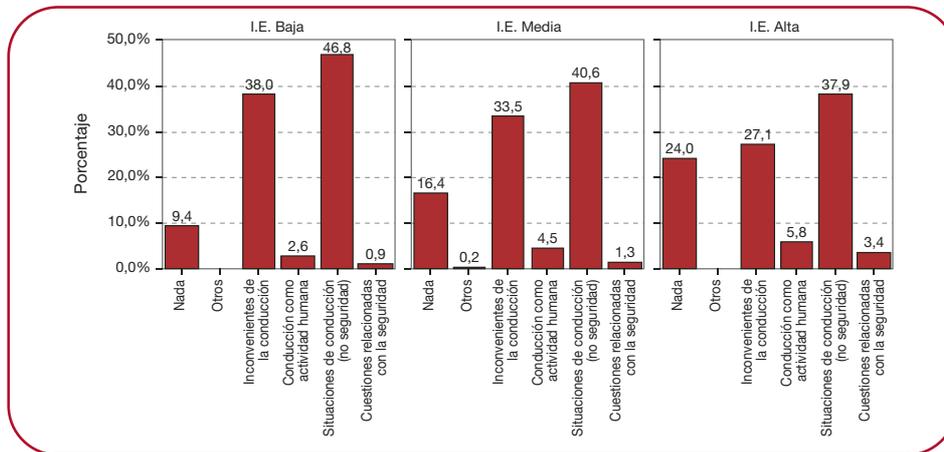


Gráfica 84: Distribución porcentual de las situaciones que más relajan mientras se conduce, en función del nivel de inteligencia emocional del conductor

No hay diferencias, es decir, no podemos establecer ninguna relación significativa entre la inteligencia emocional de las personas participantes en esta investigación y aquello que más les **indigna o molesta** de la conducción.

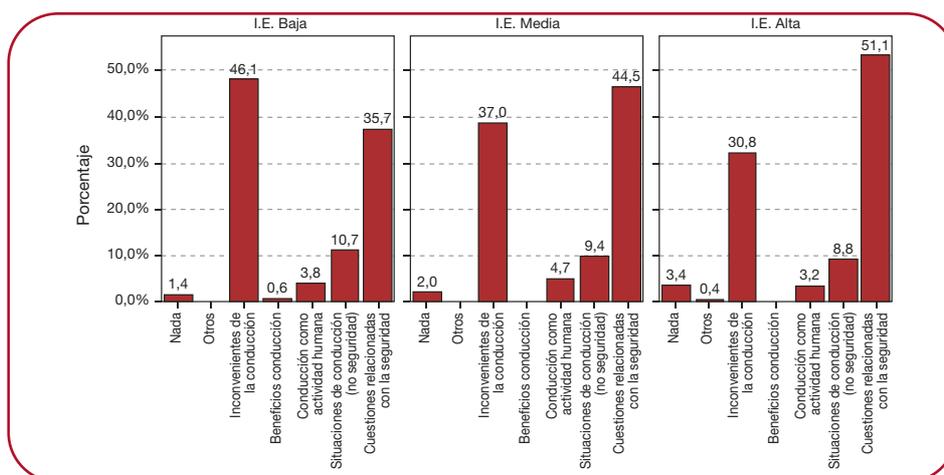
Los conductores con una inteligencia emocional alta en el contexto del tráfico son los encuestados que más indican que nada les **aburre** de la conducción, mientras que aquellas personas cuya inteligencia emocional en este contexto es baja señalan en mayor medida que los inconvenientes derivados de la conducción y aquellas situaciones de la conducción no relacionadas con aspectos de seguridad es lo que más les aburre de la conducción. Por último, los conductores cuya inteligencia

emocional en el contexto del tráfico es media son quienes mayormente no saben concretar qué es lo que más les aburre de la conducción (Gráfica 85).



Gráfica 85: Distribución porcentual de las situaciones que más aburren mientras se conduce, en función del nivel de inteligencia emocional del conductor

Los conductores con una inteligencia emocional alta en el entorno del tráfico son los que más señalan que aquello que más **miedo** les da de la conducción son cuestiones relacionadas con la seguridad. Por otro lado, las personas que se caracterizan por una inteligencia emocional baja destacan que lo que más temen son los posibles inconvenientes derivados de la conducción (Gráfica 86).



Gráfica 86: Distribución porcentual de las situaciones que más miedo dan mientras se conduce, en función del nivel de inteligencia emocional del conductor

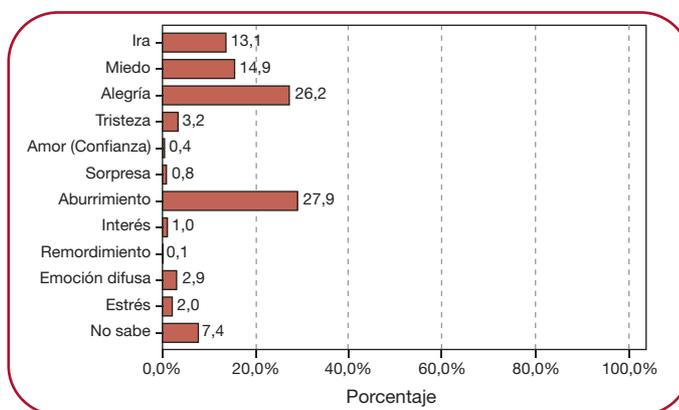
Por último, mencionar que no hay diferencias significativas entre los aspectos de la conducción que más **ansiedad, estrés o fatiga** generan.

4.2.3 Algunos eventos ajenos a la conducción como determinantes emocionales

Hay numerosos eventos vitales estresantes que dan lugar, fundamentalmente, a emociones negativas que pueden ejercer una influencia directa en la actitud y comportamiento de la persona cuando conduce.

Si centramos nuestro interés en la influencia de diferentes eventos vitales en las emociones experimentadas por nuestros conductores, observamos resultados muy interesantes.

En este sentido, las principales emociones que una **“película de muchísima acción”** suscitan a los entrevistados son: aburrimiento, alegría y miedo en menor medida (Gráfica 87).



Gráfica 87: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la visualización de una película de mucha acción

Otro de los eventos que analizamos fue **“un día soleado”**. En este caso, las emociones o sentimientos que con más frecuencia produce un día soleado en nuestros conductores son alegría y felicidad (en mayor medida que la

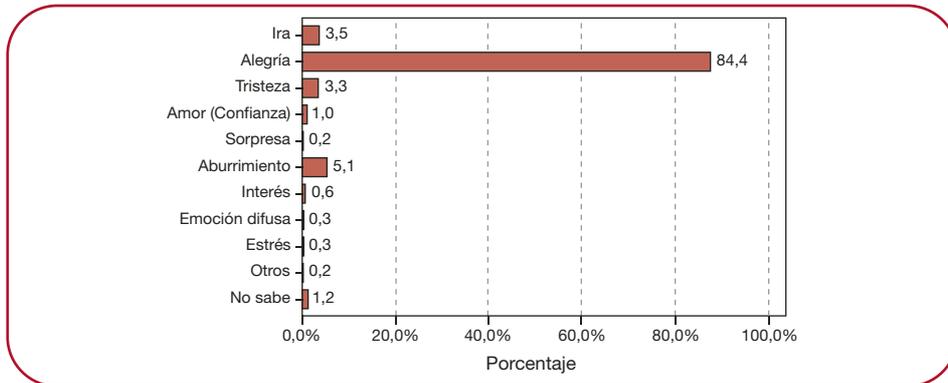
película de acción) (Gráfica 88).

Por otro lado, **“un día lluvioso o nublado”** genera sobre todo tristeza, alegría y aburrimiento (Gráfica 89).

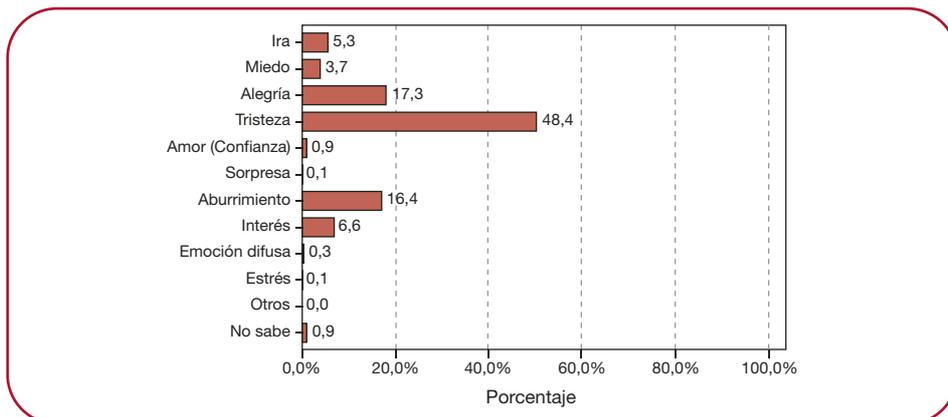
En cuanto a la posible influencia de los medios de comunicación en la activación de las emociones que pueden afectar la conducción destaca el hecho de que **“ver una**

noticia de un trágico accidente de tráfico en televisión”,

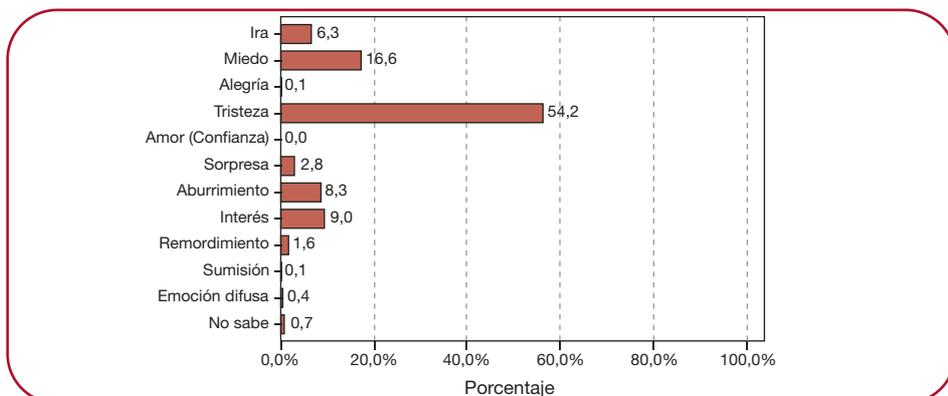
es decir información real, genera en nuestros conductores sentimientos de tristeza (pena) y miedo (Gráfica 90).



Gráfica 88: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la vivencia de un día soleado y luminoso

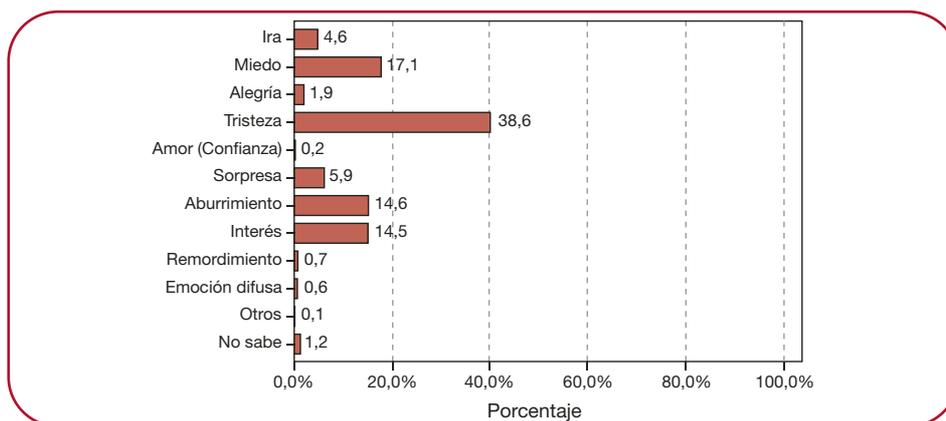


Gráfica 89: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la vivencia de un día lluvioso o nublado



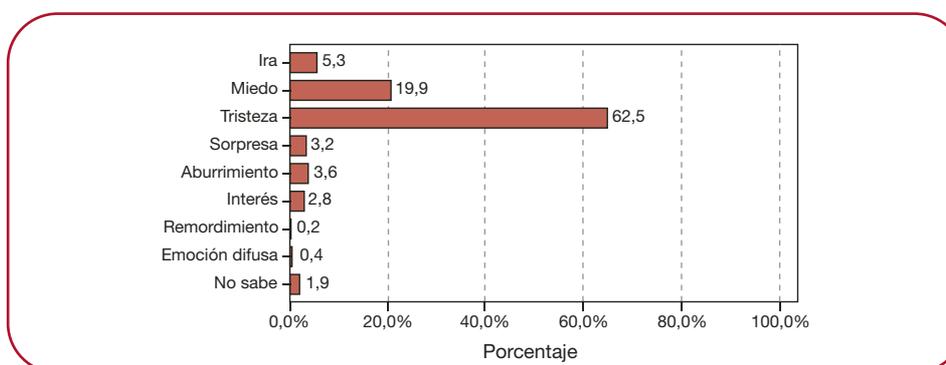
Gráfica 90: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la visión en TV de la noticia de un trágico accidente de tráfico

Por otro lado **“ver un anuncio que reproduce un trágico accidente de tráfico”**, es decir, imágenes no reales, suscita además de tristeza y miedo, aburrimiento e interés (Gráfica 91).



Gráfica 91: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la visión en TV de un anuncio que reproduce un trágico accidente de tráfico

Por último (Gráfica 92), ante la propuesta de que nuestros conductores imaginaran que **“alguien conocido ha sufrido un accidente de tráfico”**, las emociones que mayoritariamente reconocen los encuestados son tristeza y miedo (en una proporción más elevada que en los eventos relacionados con los medios asociados con la comunicación).



Gráfica 92: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la noticia de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico

4.3 Afrontamiento

4.3.1 Afrontamiento bajo diferentes estados emocionales

Tal y como explicamos en el capítulo metodológico, en este apartado tratamos de identificar las conductas (tanto cognitivas como comportamentales) que llevan a cabo los conductores entrevistados bajo diferentes estados o emociones experimentadas durante la conducción. En este sentido, hemos obtenido unos resultados interesantes a pesar de que como tendencia general la mayoría de conductores declara que su comportamiento al volante no varía bajo la influencia de los estados emocionales estudiados en cuanto a atención, asunción de riesgo, errores e infracciones, distancia de seguridad, adelantamientos y respeto.

4.3.1.1 *Cómo afectan las emociones en la conducción*

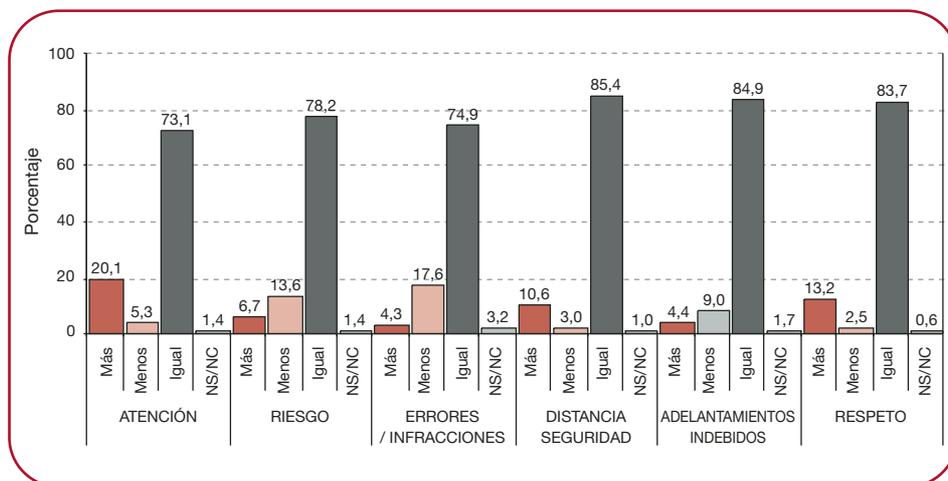
Cómo afecta el agrado en la conducción

Bajo un estado emocional agradable los conductores tienden a realizar cambios hacia conductas positivas/seguras: prestar más atención, cometer menos errores/infracciones, asumir menos riesgo y aumentar el respeto (Gráfica 93).

Bajo un estado emocional agradable los conductores no tienden a realizar cambios significativos hacia conductas negativas/inseguras.

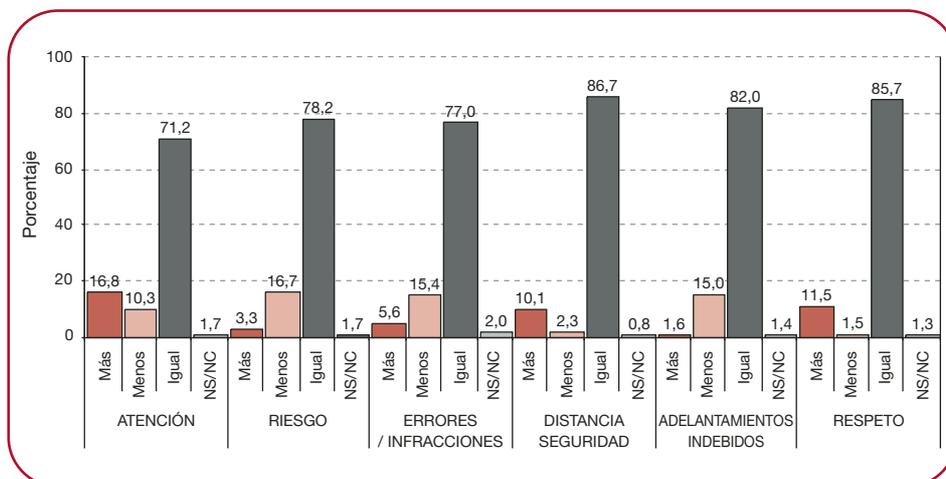
Cómo afecta la relajación en la conducción

Bajo un estado emocional relajado los conductores tienden a realizar cambios hacia conductas positivas/seguras: prestar más atención, asumir menos riesgo, cometer menos errores y realizar menos adelantamientos indebidos (Gráfica 94).



Gráfica 93: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable

Bajo un estado emocional relajado los conductores no tienden a realizar cambios significativos hacia conductas negativas/inseguras.

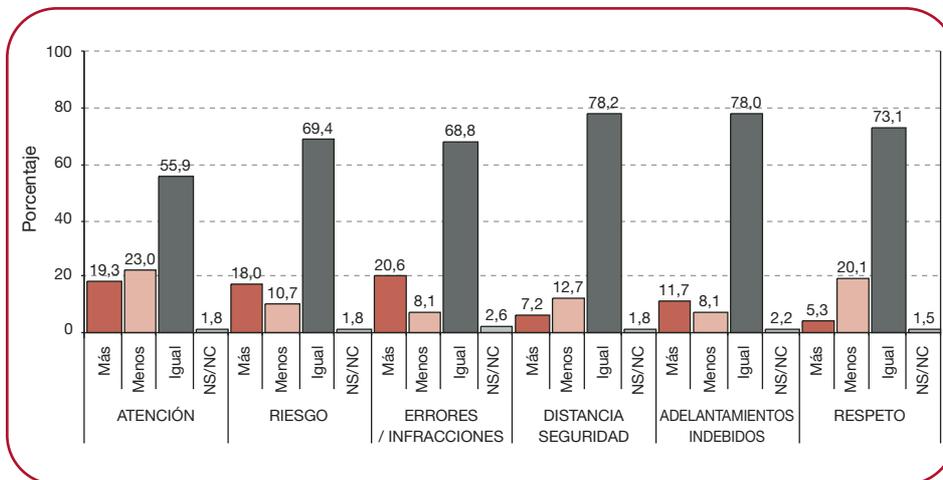


Gráfica 94: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado

Cómo afecta la molestia (indignación) en la conducción

Bajo un estado emocional de molestia los conductores no tienden a realizar cambios significativos hacia conductas positivas/seguras (Gráfica 95).

Bajo un estado emocional de molestia los conductores tienden a realizar cambios hacia conductas

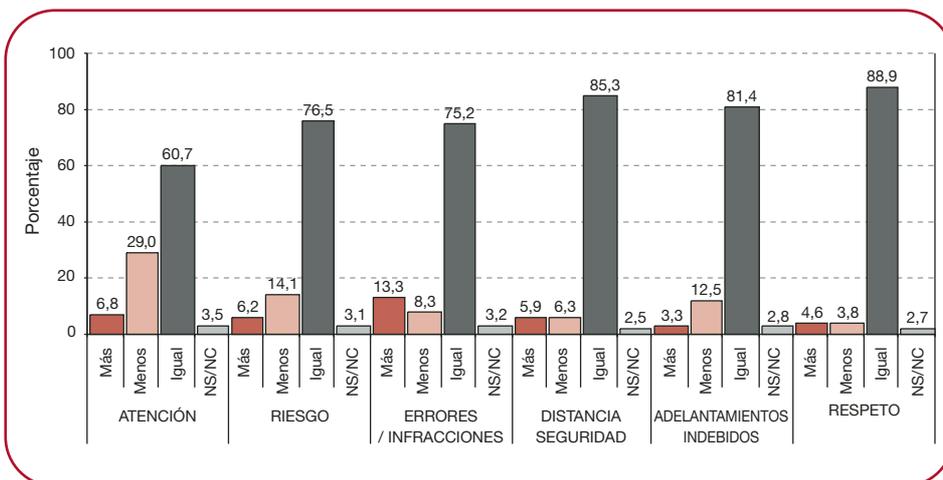


Gráfica 95: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado

negativas/inseguras: prestar menos atención, arriesgarse más, cometer más errores e infracciones, respetar menos la distancia de seguridad, realizar más adelantamientos indebidos y ser menos respetuosos.

Cómo afecta el aburrimiento en la conducción

Bajo un estado emocional de aburrimiento los conductores no tienden a realizar cambios significativos hacia conductas positivas/seguras (Gráfica 96).



Gráfica 96: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido

Bajo un estado emocional de aburrimiento los conductores tienden a realizar cambios hacia conductas negativas/inseguras: disminuir su nivel de atención.

Cómo afecta el miedo en la conducción

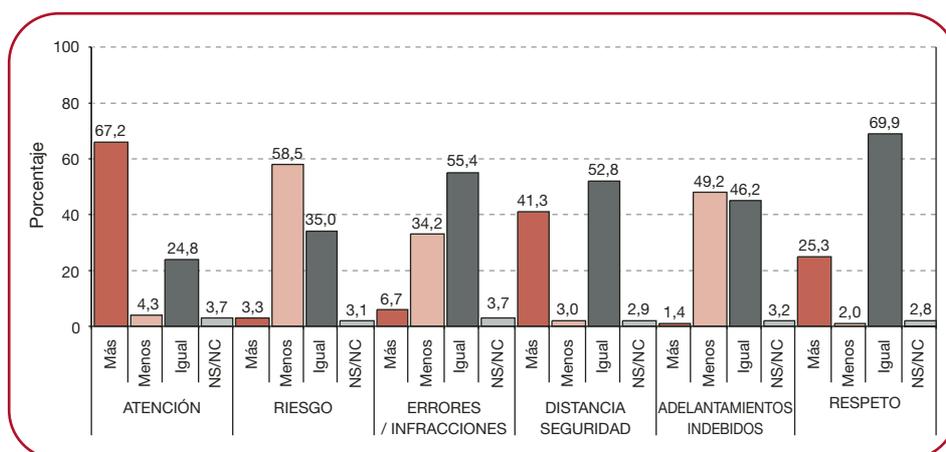
Es el estado emocional que más afecta sobre el comportamiento de los conductores.

Bajo un estado emocional de miedo los conductores tienden a realizar cambios hacia conductas positivas/seguras: prestar más atención, arriesgarse menos, cometer menos errores e infracciones, respetar más la distancia de seguridad, realizar menos adelantamientos y mantener conductas de respeto. Bajo un estado emocional de miedo los conductores no tienden a realizar cambios significativos hacia conductas negativas/inseguras.

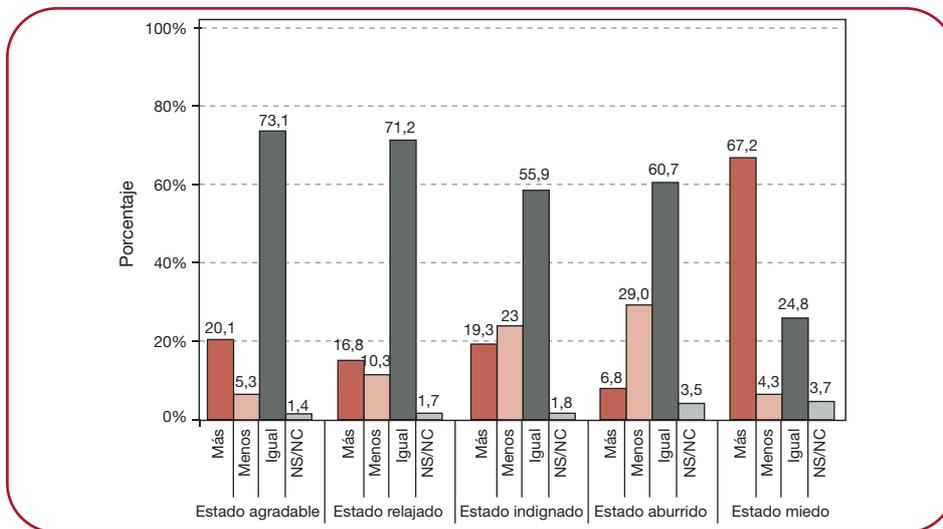
4.3.1.2 Conductas que se ven afectadas por las emociones

Efectos de las emociones sobre el nivel de atención

Los conductores entrevistados prestan más atención sobre todo cuando sienten miedo y cuando están bajo un estado emocional agradable, mientras que prestan menos atención durante la conducción cuando se encuentran bajo un estado de aburrimiento (Gráfica 97 y Gráfica 98).



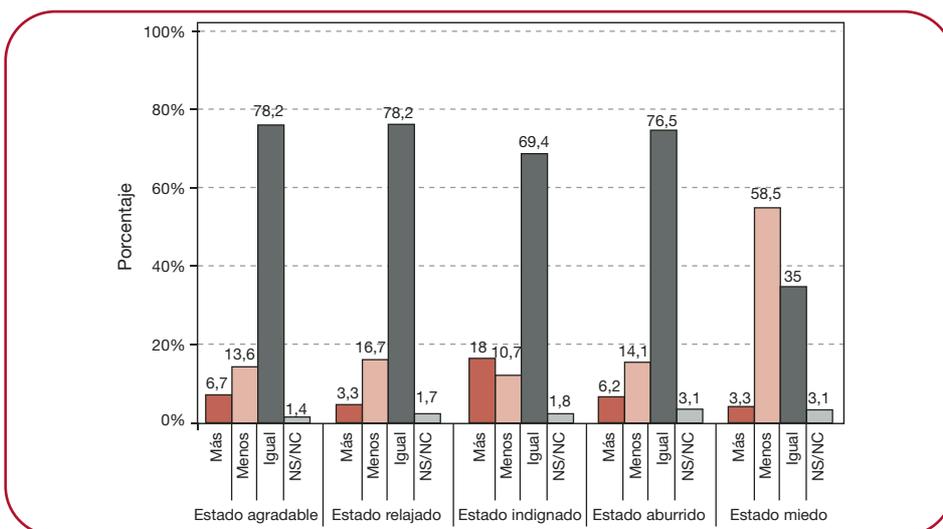
Gráfica 97: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo



Gráfica 98: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en el nivel de atención durante la conducción

Efectos de las emociones sobre la asunción de riesgos

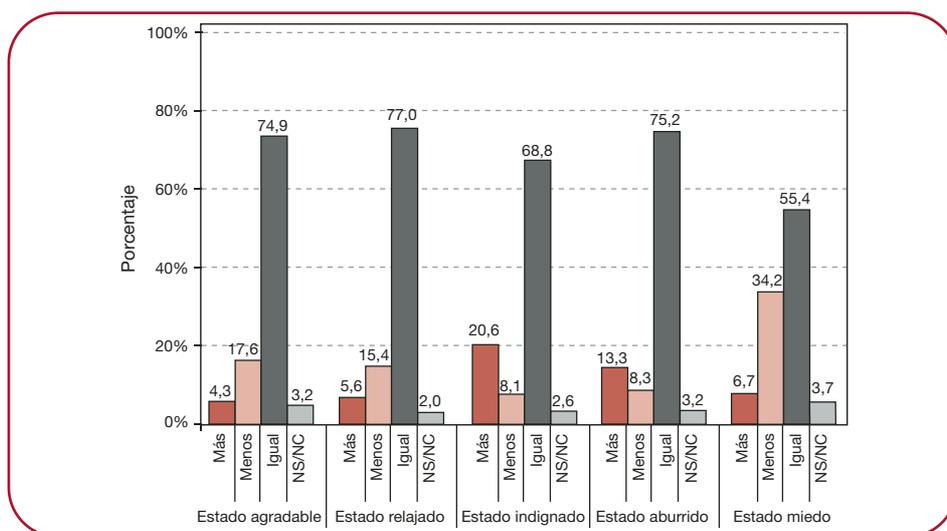
Por otro lado, los conductores se arriesgan más (llevan a cabo conductas de riesgo) cuando están indignados, mientras que la asunción de riesgo es menor cuando sienten miedo (Gráfica 99).



Gráfica 99: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en el nivel de riesgo asumido durante la conducción

Efectos de las emociones sobre la comisión de errores e infracciones

Los conductores españoles cometen más errores e infracciones cuando están indignados y aburridos y en menor medida cuando se encuentran bajo un estado emocional de miedo (Gráfica 100).



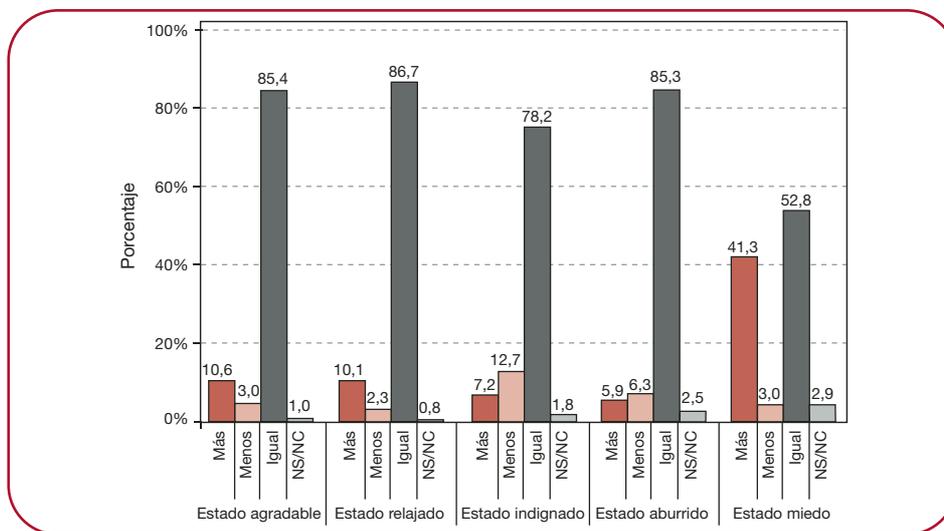
Gráfica 100: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en los errores o infracciones cometidos durante la conducción

Efectos de las emociones sobre la distancia de seguridad

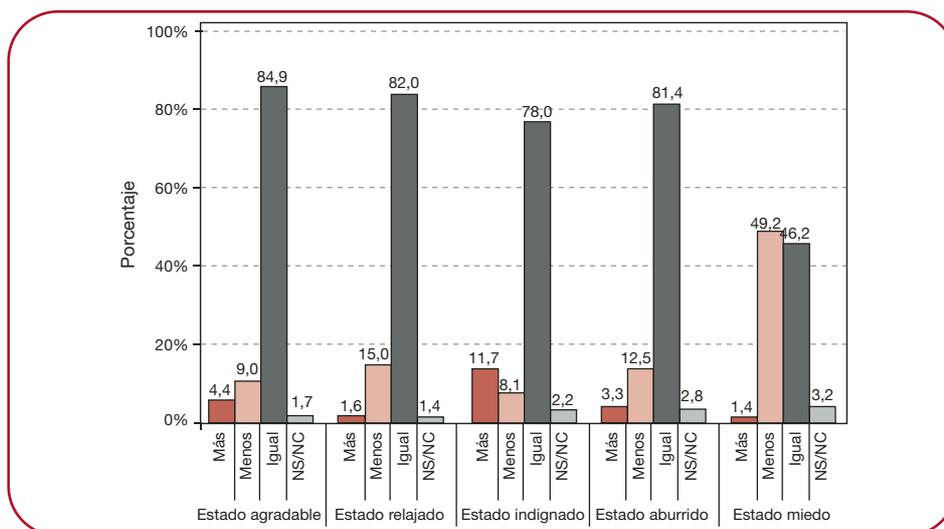
En cuanto a la distancia de seguridad con el vehículo precedente, los conductores llevan a cabo esta conducta de seguridad en mayor medida cuando sienten miedo, mientras que respetan menos esta distancia cuando están indignados (Gráfica 101).

Efectos de las emociones sobre los adelantamientos

Los conductores realizan menos adelantamientos cuando sienten miedo durante la conducción, mientras que llevan a cabo en mayor medida este comportamiento cuando están indignados (Gráfica 102).



Gráfica 101: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en la distancia de seguridad mantenida durante la conducción

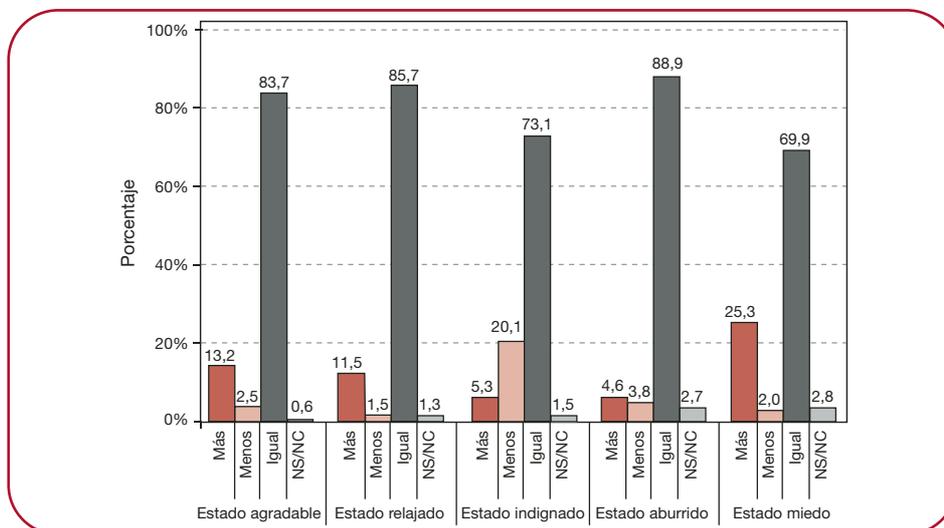


Gráfica 102: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en los adelantamientos realizados durante la conducción

Efectos de las emociones sobre el respeto hacia otros usuarios

Los conductores manifiestan que son más respetuosos cuando conducen bajo un estado emocional de miedo y cuando están bajo estados emocionales agradables. Por

otro lado, cuando se encuentran indignados muestran menos respeto al volante (Gráfica 103).



Gráfica 103: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en ser respetuoso durante la conducción

4.3.2 Afrontamiento bajo diferentes estados emocionales y perfil personal

4.3.2.1 Variables personales

Afrontamiento y edad

Bajo un estado de ánimo **agradable** los conductores de 26-35 años prestan más atención, mientras que los mayores de 65 no modifican sus niveles de atención. Asimismo, los conductores de 18-25 y de 26-35 años se arriesgan más, mientras que los más jóvenes (18-25 años) indican que cometen menos errores e infracciones. Por último, los conductores de 56-65 años afirman que no varían su conducción en cuanto a errores e infracciones. Los jóvenes (18-36 años) reconocen que cuando están **relajados** prestan menos atención, se arriesgan menos y realizan menos adelantamientos, mientras que los conductores de más de 65 años no varían sus niveles de atención, riesgo o adelantamientos. Además, los entrevistados de 46-55 años no modifican su comportamiento en cuanto al riesgo asumido, al número de errores e infracciones o los adelantamientos bajo este

estado emocional. Por último, los jóvenes de 18-25 años indican en mayor medida que el resto de conductores de otros grupos de edad que cuando están relajados son más respetuosos, mientras que los mayores de 65 afirman ser igual de respetuosos. Los conductores de 26-35 años señalan que no modifican su conducta en cuanto a errores e infracciones. En el caso del grupo de conductores más jóvenes (18-24 años) podemos observar dos patrones diferentes: un grupo de conductores que tiende a asumir más riesgos y otro que destaca por lo contrario. En el caso de los errores e infracciones observamos la misma tendencia en este grupo de conductores bajo el citado estado emocional de relajación.

Los jóvenes de 18-25 y 36-45 años señalan en mayor medida que el resto de grupos de edad que cuando están **indignados** prestan menos atención, al contrario que los conductores de 26-35 años. Los conductores de 46-55 y aquellos de más de 65 años no modifican su nivel de atención y riesgo, los errores e infracciones cometidos o el respeto mostrado al volante bajo este estado emocional. Además, los conductores más jóvenes (18-25 y 26-35 años) se arriesgan más y cometen más errores e infracciones, mantienen menos la distancia de seguridad, realizan más adelantamientos (sólo los de 18-25 años) y son menos respetuosos en estas circunstancias, mientras que los de 46-55 años señalan que no modifican la frecuencia de realización de adelantamientos.

En cuanto a la conducción bajo el estado emocional de **aburrimiento**, observamos que los grupos de entrevistados de 18-25 y 26-35 años prestan menos atención que el resto de grupos de edad. Aquellos de 46-55 años mantienen el mismo nivel de atención, el mismo nivel de riesgo y no modifican su conducción en cuanto a errores, infracciones y adelantamientos realizados. En cuanto a la asunción de riesgos, los grupos de

conductores de 18-25 y 26-35 años son quienes asumen menos niveles de riesgo, cometen menos errores e infracciones, mantienen menos distancia de seguridad y realizan menos adelantamientos cuando se sienten aburridos mientras conducen.

Cuando están al volante bajo un estado emocional de **miedo**, los conductores de 18-25 y 26-35 años prestan más atención, mientras que los conductores de más de 65 años tienden a mantener los mismos niveles de atención. En cuanto a los niveles de riesgo asumidos al volante, las personas de 26-35 años se arriesgan menos cuando sienten miedo, mientras que los conductores de más edad (46-55 y 56-65 años) tienden a mantener el riesgo asumido al volante. Los conductores de más edad (46-55 años) no varían su comportamiento en este sentido y los de 26-35 años aumentan la distancia de seguridad y realizan menos adelantamientos cuando están conduciendo y sienten miedo. Asimismo, los conductores de más de 46 años no varían su conducta en este sentido (distancia de seguridad) y los de 46-55 y 56-65 años siguen la misma tendencia en el caso de los adelantamientos. Por último, son también los jóvenes (18-25 años) en mayor medida que el resto de conductores quienes cuando sienten miedo son más respetuosos con el resto de usuarios de la vía, mientras que los de 46-55 años no cambian su conducta en cuanto al respeto mostrado durante la conducción. Los entrevistados de 26 a 35 años mantienen más la distancia de seguridad. En el caso de los conductores más jóvenes (18-24 años) observamos dos patrones diferentes: un grupo de conductores que tiende a asumir más riesgos y otro que por el contrario se arriesga menos. En el caso de la frecuencia de realización de errores e infracciones y de la distancia de seguridad observamos la misma tendencia en este grupo de conductores.

Afrontamiento y sexo

Teniendo en cuenta el sexo de los entrevistados, observamos que los hombres señalan que cuando están conduciendo bajo un estado de ánimo **agradable** se arriesgan menos, mantienen más la distancia de seguridad, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos. Las mujeres, bajo este mismo estado emocional señalan que tienden a no modificar la distancia de seguridad o el respeto mostrado al volante.

Los hombres cuando están **relajados** afirman que prestan menos atención, se arriesgan menos y realizan menos adelantamientos. Además, dentro del grupo de hombres hay algunos que cometen más errores e infracciones y otros que destacan por lo contrario. Por su parte, las mujeres no varían su nivel de riesgo o los errores e infracciones y adelantamientos realizados al volante cuando se encuentran relajadas durante la conducción.

Sin embargo, los hombres se arriesgan más, mantienen en menor medida la distancia de seguridad y realizan más adelantamientos que las mujeres cuando están **indignados** o molestos mientras conducen. Por el contrario, ellas tienden a no modificar el nivel de atención y riesgo asumido, la distancia de seguridad y la frecuencia de adelantamientos.

En cuanto al comportamiento al volante cuando están **aburridos**, mientras los hombres reconocen mantener más la distancia de seguridad, realizar menos adelantamientos y ser más respetuosos en estas circunstancias, las mujeres dicen no modificar su comportamiento en cuanto a riesgo, errores e infracciones, distancia de seguridad, adelantamientos y respeto hacia los demás.

El comportamiento de los conductores cuando sienten **miedo** varía en función del género de los encuestados. Así, mientras los hombres tienden a mantener el mismo nivel de atención, a mantener en menor medida la distancia

de seguridad, a realizar más adelantamientos y a ser menos respetuosos, las mujeres prestan más atención, se arriesgan menos y son igual de respetuosas bajo este estado emocional.

Afrontamiento y estado civil

Si tenemos en cuenta el estado civil de los entrevistados, observamos que mientras las personas solteras destacan sobre los demás conductores por señalar que cuando están conduciendo bajo un estado de ánimo **agradable** prestan menos atención, se arriesgan más, cometen más errores e infracciones y realizan más adelantamientos, aquellos conductores que están casados o viven en pareja manifiestan que no modifican sus niveles de atención, el número de adelantamientos o el respeto hacia los demás usuarios en estas circunstancias. Dentro del grupo de las personas solteras podemos observar dos patrones de modo que un grupo de conductores dice ser más respetuoso, mientras que otro indica lo contrario. Los conductores solteros reconocen que cuando conducen y se sienten **relajados** prestan menos atención, se arriesgan menos, cometen más errores e infracciones, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos. Por su parte, aquellos conductores que están casados o viven en pareja no modifican su atención, la asunción de riesgos, la frecuencia de realización de errores e infracciones y los adelantamientos bajo este mismo estado emocional. Finalmente, las personas viudas indican que su conducción bajo este estado relajado no hace que varíe la frecuencia de realización de errores e infracciones ni el respeto mostrado hacia el resto de usuarios.

Los conductores solteros señalan en mayor medida que su conducción bajo un estado de ánimo de **indignación o molestia** varía de manera que prestan menos atención, se arriesgan más, mantienen menos distancia de seguridad,

realizan más adelantamientos y son menos respetuosos. Sin embargo, dentro del grupo de personas solteras hay dos patrones: un grupo de conductores que comete más errores e infracciones y otro que destaca por la tendencia contraria. Por su parte, los conductores que están casados o viven en pareja no modifican su conducción bajo este estado emocional en cuanto a: atención, riesgo, errores e infracciones y respeto. Por último, las personas viudas señalan en mayor medida que las demás que bajo estas circunstancias no modifican el riesgo o los errores e infracciones que cometen al volante.

Los conductores solteros señalan que si se sienten **aburridos** su conducción varía. En este sentido reconocen, en mayor medida que el resto que, prestan menos atención, se arriesgan menos, cometen menos errores e infracciones y realizan menos adelantamientos. En cuanto a la conducción manifestada por las personas casadas o que viven en pareja cuando están aburridas podemos destacar que tienden a mantener los mismos niveles de atención y riesgo y la misma frecuencia de realización de adelantamientos.

Los conductores solteros señalan que si sienten **miedo** mientras están conduciendo varían su comportamiento. Así, prestan menos atención, mantienen menos distancia de seguridad, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos. Sin embargo, dentro del grupo de solteros hay dos patrones en cuanto a la asunción de riesgos. Así, hay un grupo de conductores que asume más riesgos y otro que destaca por arriesgarse menos. Los conductores que están casados o viven en pareja destacan sobre el resto porque no modifican su conducción en cuanto a atención, el riesgo o los adelantamientos realizados cuando sienten miedo. Por último, los conductores separados indican que cuando sienten miedo prestan más atención.

Afrontamiento y tenencia de hijos

La consideración de si los entrevistados tienen o no hijos pone de manifiesto que aquellos que los tienen señalan que cuando están conduciendo bajo un estado de ánimo **agradable** se arriesgan menos, mientras que aquellos que no tienen hijos asumen más riesgos y realizan más adelantamientos.

Los conductores que no tienen hijos prestan menos atención y cometen más errores e infracciones cuando están conduciendo y se encuentran **relajados**, mientras que aquellos que tienen hijos prestan más atención cuando conducen bajo este estado emocional.

Los conductores que no tienen hijos prestan más atención cuando están conduciendo y se sienten **indignados**.

Los conductores que no tienen hijos indican que prestan menos atención y asumen menos riesgo cuando están **aburridos**, mientras que los entrevistados que tienen hijos no modifican el nivel de atención y riesgo al volante bajo este estado emocional.

El comportamiento al volante cuando los conductores sienten **miedo** no varía de forma significativa si tenemos en cuenta si los conductores tienen hijos o no.

Afrontamiento y nivel de estudios

Si tenemos en cuenta el nivel de estudios de los entrevistados, podemos observar que los conductores con estudios medios indican que cuando conducen bajo un estado de ánimo **agradable** cometen menos errores e infracciones, pero realizan más adelantamientos; mientras que los conductores con estudios superiores manifiestan que no modifican la frecuencia de realización de errores e infracciones o los adelantamientos.

En cuanto al afrontamiento que llevan a cabo los entrevistados cuando se encuentran **relajados** observamos que no existen diferencias significativas si tenemos en cuenta el nivel de estudios de los conductores.

Asimismo, los conductores con estudios medios señalan que cuando se sienten **indignados o molestos** prestan menos atención, cometen menos errores e infracciones, mantienen menos distancia de seguridad y muestran más respeto al volante. Por el contrario, aquellos que tienen estudios básicos no modifican su nivel de atención al volante, mientras que los conductores con estudios superiores cometen más errores e infracciones que el resto bajo el mencionado estado emocional.

Los conductores con estudios básicos señalan que cuando están **aburridos** tienden a prestar más atención y a mantener una distancia mayor de seguridad. Los conductores con estudios medios indican en mayor medida que cometen menos errores e infracciones, mantienen menos distancia de seguridad y realizan menos adelantamientos. Sin embargo, dentro de este grupo de conductores observamos dos patrones diferentes en cuanto al riesgo y respeto mostrado al volante. De este modo, hay un grupo que se arriesga más y otro que destaca por la tendencia contraria. En el caso del respeto observamos el mismo patrón. Por último, los conductores con estudios superiores señalan que cuando están aburridos disminuyen la atención pero no modifican su conducción en cuanto al nivel de riesgo, los errores e infracciones, la distancia de seguridad, los adelantamientos y el respeto.

Los conductores sin estudios indican que cuando sienten **miedo** no modifican el riesgo asumido al volante, mientras que los conductores con estudios básicos no varían su conducción en cuanto a atención, riesgo, errores e infracciones, distancia de seguridad y adelantamientos. Los conductores con estudios medios señalan que cuando sienten miedo son menos respetuosos y cometen menos errores e infracciones. Por último, aquellos con estudios superiores prestan más atención, se arriesgan menos,

cometen más errores e infracciones, mantienen más distancia de seguridad y realizan menos adelantamientos cuando conducen y sienten miedo.

Afrontamiento y actividad

No existe relación significativa entre las conductas de afrontamiento realizadas bajo un estado emocional **agradable** teniendo en cuenta la actividad de los conductores.

Sin embargo, los entrevistados que actualmente no están trabajando indican que bajo un estado de **relajación** cometen menos errores e infracciones y mantienen más distancia de seguridad. Sin embargo, aquellos que trabajan no modifican la frecuencia de realización de errores e infracciones.

Las personas que están trabajando señalan que cuando se sienten **molestos** y están conduciendo son menos respetuosos en su conducción, mientras que las personas que se dedican a las tareas domésticas indican en mayor medida que no varían este aspecto de su conducción cuando están bajo la influencia del estado emocional mencionado.

Aquellas personas que no trabajan indican que aumentan la atención al volante cuando están **aburridas**, mientras que aquellas que están en activo destacan porque mantienen menos distancia de seguridad y son más respetuosas.

Por último, los conductores que trabajan señalan que cuando sienten **miedo** prestan menos atención y se arriesgan menos.

Afrontamiento y Comunidad Autónoma de residencia

Si nos centramos en las Comunidades Autónomas, los conductores de las Islas Baleares señalan en mayor medida que los del resto de comunidades que cuando están conduciendo bajo un estado de ánimo **agradable** no modifican la atención prestada al volante.

Por otro lado, mientras que los conductores de Galicia y Andalucía cometen menos errores e infracciones cuando conducen bajo este estado emocional agradable, aquellos que residen en Asturias y Madrid no modifican la

frecuencia de realización de esta conducta. Además, los conductores de Galicia señalan que, bajo este mismo estado emocional agradable, mantienen más distancia de seguridad con el vehículo que les precede, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos, mientras que los conductores de Cataluña reconocen llevar a cabo más adelantamientos y los conductores de Madrid no varían esta conducta al volante.

Por último, los conductores de Castilla-La Mancha indican, en mayor medida que el resto, que no modifican el respeto mostrado hacia el resto de usuarios de la vía cuando conducen bajo un estado emocional agradable.

En cuanto a la atención prestada por los conductores cuando están conduciendo y se sienten **relajados**, mientras que los residentes en Castilla-La Mancha dicen prestar más atención, los de Castilla León señalan lo contrario y los conductores de Cataluña manifiestan que no modifican su nivel de atención mientras están conduciendo bajo la influencia de este estado emocional.

Por otro lado, destacan los conductores de Madrid por indicar que, cuando se encuentran relajados mientras conducen, no varían el riesgo asumido en la conducción. Si nos centramos en los errores e infracciones cometidos cuando se conduce bajo un estado relajado, destacan los conductores de Andalucía y Canarias por llevarlos a cabo con menos frecuencia, mientras que en este caso los conductores de Cataluña reconocen de nuevo no modificar su conducta (errores e infracciones en este caso).

Son los conductores de Andalucía quienes señalan que cuando se encuentran relajados mantienen más la distancia de seguridad.

En cuanto a los adelantamientos, mientras que los conductores de Canarias cometen en menor medida esta conducta, de nuevo los conductores de Cataluña dicen no modificar su comportamiento.

Por último, los conductores de Castilla-La Mancha, Cataluña y Extremadura manifiestan que no modifican el respeto hacia el resto de usuarios de la vía cuando están conduciendo y se sienten relajados.

Los conductores de Galicia destacan en mayor medida que los del resto de comunidades al afirmar que cuando están conduciendo y se sienten **indignados o molestos** prestan más atención, mientras que los conductores de Aragón dicen no varían el nivel de atención.

Por otro lado, mientras los conductores de Andalucía y Madrid señalan en mayor medida que el resto que bajo estas circunstancias asumen más riesgos, los conductores de la Comunidad Valenciana son más seguros en este sentido (dicen arriesgarse menos). Por último, los residentes en Castilla-La Mancha, Cataluña y País Vasco no cambian el nivel de riesgo asumido al volante.

En cuanto a los errores e infracciones, los conductores de Madrid reconocen cometer con más frecuencia esta conducta cuando están indignados o molestos, mientras que los que residen en Andalucía indican llevar a cabo menos errores e infracciones en esta situación concreta y finalmente los conductores de Castilla-La Mancha señalan no variar este aspecto de su conducción.

Únicamente destacan sobre los demás conductores, aquellos que residen en Andalucía, quienes bajo este estado emocional de molestia o indignación mantienen más distancia de seguridad.

Si nos centramos en cómo varía la frecuencia de realización de adelantamientos bajo un estado emocional de indignación observamos que los conductores de la Comunidad Valenciana dicen realizar menos adelantamientos. Sin embargo, los conductores de Aragón, Cataluña y País Vasco destacan sobre el resto por no modificar este aspecto de su conducción (adelantamientos).

Por último, los conductores de Andalucía afirman ser más respetuosos cuando están conduciendo y se sienten indignados, mientras que los de Castilla León y Murcia señalan lo contrario. Por último, los conductores de Canarias y Cantabria no varían el respeto mostrado hacia los demás usuarios.

Si nos centramos en los niveles de atención que mantienen los conductores cuando están **aburridos**, destacan las comunidades de Madrid y Galicia, cuyos conductores reconocen en mayor medida que el resto que prestan menos atención. En cambio, los conductores de Asturias manifiestan que no modifican sus niveles de atención al volante cuando están aburridos.

Por otro lado, y en cuanto al riesgo asumido bajo un estado de aburrimiento, los conductores de Andalucía, reconocen en mayor medida que bajo estas condiciones se arriesgan más, mientras que los conductores de Canarias destacan sobre los demás por manifestar la tendencia contraria.

Los conductores de Madrid destacan sobre los del resto de comunidades al señalar que si durante la conducción se sienten aburridos, cometen más errores e infracciones, mientras que los residentes en Andalucía indican que disminuyen la frecuencia de realización de errores e infracciones.

Por último, los conductores de Aragón y Asturias destacan sobre el resto de conductores al señalar que cuando están aburridos no varía su conducción en cuanto a la frecuencia de realización de adelantamientos.

Los conductores de Aragón, Cataluña, Extremadura y Galicia indican que cuando sienten **miedo** y están conduciendo prestan más atención. Sin embargo, los conductores de Madrid reconocen que su atención al volante es menor cuando sienten miedo. Por último, los conductores de Castilla León señalan que no modifican su nivel de atención al volante en estas circunstancias.

Por otro lado, los conductores de Extremadura afirman en mayor medida que el resto de conductores que cometen menos errores e infracciones cuando conducen y sienten miedo, mientras que los conductores de Madrid reconocen no variar su conducción en cuanto a los adelantamientos que realizan bajo este estado emocional.

Si nos fijamos en cómo varía la distancia de seguridad que mantienen los conductores cuando sienten miedo podemos apuntar que los conductores del País Vasco aumentan la distancia de seguridad con el vehículo que les precede. Sin embargo, los conductores de Asturias y Castilla León dicen mantener la misma distancia de seguridad.

Por último, mientras que los conductores de Andalucía y Galicia señalan que cuando sienten miedo son más respetuosos, aquellos que residen en Castilla León no varían el respeto hacia el resto de usuarios de la vía.

4.3.2.2 Hábitos de conducción

Afrontamiento y años de conducción habitual

En esta variable observamos que los conductores con 1-2 años de experiencia indican que cuando conducen bajo un estado de ánimo **agradable** prestan más atención, se arriesgan más y cometen más errores e infracciones.

Los conductores con 3-10 años de experiencia prestan menos atención, se arriesgan menos, mantienen una mayor distancia de seguridad y realizan menos adelantamientos (en este caso también los que tienen 11-20 años de experiencia).

Aquellos con 21-30 y más de 30 años de experiencia en la conducción indican que cuando están **relajados** mantienen los mismos niveles de riesgo y tienden a cometer el mismo número de adelantamientos.

Los conductores con 1-2 años de experiencia señalan que bajo un estado emocional de relajación tienden a ser igual de respetuosos, mientras que aquellos con más de 30

años de experiencia reconocen en mayor medida que son más respetuosos cuando están relajados al volante.

Los conductores experimentados (21-30 y más de 30 años de experiencia) tienden a mantener en mayor medida que el resto sus niveles de atención y respeto al volante cuando están **indignados**.

Los conductores con 3-10 años de experiencia en la conducción prestan más atención, se arriesgan más, cometen más errores e infracciones y mantienen menos la distancia de seguridad bajo un estado emocional de indignación.

Por último, los conductores que llevan conduciendo entre 21 y 30 años señalan, en mayor medida, que no modifican su comportamiento en este sentido (atención, riesgo, errores e infracciones) si se sienten indignados mientras conducen.

En cuanto al comportamiento al volante, los conductores que tienen entre 1-2 años de experiencia en la conducción indican que cuando están **aburridos** prestan menos atención.

Los conductores con 3-10 años de experiencia destacan que, bajo un estado emocional de aburrimiento, mantienen menos atención, se arriesgan menos, cometen menos errores e infracciones, mantienen en menor medida la distancia de seguridad, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos.

Por último, mientras que los conductores con 11-20 años de experiencia se arriesgan más, aquellas personas con 21-30 años de experiencia no modifican los niveles de atención, riesgo al volante, los errores e infracciones, la distancia de seguridad, los adelantamientos o el respeto hacia los demás usuarios cuando están aburridos.

En cuanto a la conducción llevada a cabo bajo un estado emocional de **miedo**, los conductores con poca experiencia (1-2 años) prestan más atención, mientras que los conductores más experimentados (más de 30 años) no

modifican la atención que prestan al volante.

En cuanto a los niveles de riesgo que asumen los conductores cuando sienten miedo, mientras que aquellos con 3-10 años de experiencia dicen arriesgarse menos en estas circunstancias, los más experimentados (21-30 y más de 30 años de experiencia en la conducción) no varían su nivel de riesgo.

Los conductores menos experimentados (1-2 años) reconocen cometer menos errores e infracciones bajo un estado emocional de miedo, mientras que los que tienen entre 21-30 años de experiencia no varían su conducción cuando experimentan dicha emoción.

Los conductores con 3-10 años de experiencia mantienen más distancia de seguridad cuando sienten miedo, mientras que aquellos más experimentados (21-30 y más de 30 años) no modifican su conducción en este sentido.

En cuanto a los adelantamientos, mientras que los que llevan conduciendo 1-2 o entre 3-10 años realizan menos adelantamientos cuando sienten miedo, de nuevo son los más experimentados (21-30 y más de 30 años) los que no varían su conducta.

Por último, en cuanto al respeto mostrado hacia los demás usuarios, los conductores con 3-10 años de experiencia muestran más respeto.

Afrontamiento y kilómetros anuales

En el caso de esta variable observamos que los conductores que menos kilómetros recorren al año, cuando conducen y se encuentran en un estado emocional **agradable** prestan más atención aunque no modifican la distancia de seguridad. Asimismo, aquellos que recorren entre 5.001-10.000 km no modifican sus niveles de atención, mantienen en menor medida la distancia de seguridad y son igual de respetuosos al volante.

Asimismo, los conductores que menos kilómetros recorren anualmente señalan que cuando están **relajados** se

arriesgan menos y no modifican la frecuencia de realización de adelantamientos, mientras que aquellos que más kilómetros recorren al año tienden a asumir más riesgos, a realizar menos adelantamientos y a ser más respetuosos. Los conductores que recorren más de 25.000 km al año destacan en mayor medida que el resto de conductores que cuando están **indignados** se arriesgan más, mantienen en menor medida la distancia de seguridad y realizan más adelantamientos.

Aquellos entrevistados que recorren cada año entre 5.001-10.000 km, cuando se encuentran indignados, no varían la frecuencia de realización de errores e infracciones y realizan menos adelantamientos mientras que los que recorren entre 15.001-25.000 km cometen menos errores e infracciones y mantienen más distancia de seguridad.

Sin embargo, los conductores que menos kilómetros recorren al año prestan más atención, no modifican el riesgo asumido ni la distancia de seguridad cuando están conduciendo **aburridos**. Por otro lado, aquellos conductores que recorren entre 15.001-25.000 km cada año, señalan que cuando están aburridos cometen menos errores e infracciones, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos.

Por último, los conductores que recorren aproximadamente 5.001-10.000 km cada año señalan que, bajo un estado de aburrimiento, mantienen en menor medida la distancia de seguridad. Aquellos que más kilómetros recorren también señalan que prestan menos atención y asumen menos riesgos mientras que los que recorren entre 10.001-15.000 no modifican los adelantamientos.

No observamos diferencias significativas en el comportamiento de los conductores bajo un estado emocional de **miedo** teniendo en cuenta el número de kilómetros que recorren al año.

Afrontamiento y motivo del desplazamiento

En lo que se refiere a esta variable, observamos que la conducción bajo un estado de ánimo **agradable** no se ve afectada en función del uso del vehículo.

Tampoco podemos establecer ninguna relación entre el comportamiento de nuestros conductores al volante cuando están **relajados** y el uso principal del vehículo.

Los conductores que utilizan el vehículo para ir o venir del trabajo o centro de estudios destacan en mayor medida que el resto de conductores por asumir mayores niveles de riesgo, cometer más errores e infracciones y ser menos respetuosos al volante cuando están **indignados o molestos**.

Aquellos que fundamentalmente hacen uso del vehículo para asuntos familiares o personales no modifican su conducta al volante en cuanto al respeto mostrado cuando se sienten indignados.

En cuanto a la conducción bajo la influencia del estado emocional de **aburrimiento**, los conductores que principalmente utilizan el vehículo para ir o venir del trabajo o centro de estudios señalan en mayor medida que el resto de usuarios que prestan menos atención.

Los conductores que conducen sobre todo para ir o venir del trabajo o centro de estudios cuando sienten **miedo** se arriesgan menos y cometen más errores e infracciones, mientras que aquellos que fundamentalmente utilizan el vehículo para asuntos personales o familiares no varían su nivel de riesgo.

Afrontamiento y frecuencia del desplazamiento

En este caso, podemos concluir que bajo un estado emocional **agradable** no existen diferencias significativas en los aspectos estudiados (atención, riesgo, errores e infracciones, distancia de seguridad, adelantamientos y respeto). Es decir, independientemente de la frecuencia de conducción, los encuestados no difieren de forma

significativa en su comportamiento al volante (en los aspectos tratados en esta investigación) cuando están bajo un estado de ánimo agradable.

Tampoco existen diferencias significativas en el comportamiento al volante cuando los entrevistados se encuentran **relajados** si atendemos a la frecuencia de conducción.

Sin embargo, los conductores que más utilizan el vehículo señalan que cuando están **indignados o molestos** tienden a asumir mayores niveles de riesgo, mientras que aquellos que conducen con menos frecuencia asumen menos riesgos cuando se encuentran bajo este estado emocional.

Los conductores que más utilizan el vehículo reconocen que cuando están **aburridos** mantienen menos la distancia de seguridad, mientras que los menos frecuentes no modifican esta conducta.

Los conductores menos frecuentes se arriesgan más y no varían la distancia de seguridad ni el respeto, mientras que los que conducen con más frecuencia asumen menos riesgos, cometen menos errores e infracciones y mantienen más la distancia de seguridad bajo un estado emocional de **miedo**.

Afrontamiento y conducción diurna/nocturna

En este caso observamos que la conducción bajo un estado de ánimo **agradable** no se ve afectada de forma diferente en función del momento del día en que suelen realizarse los trayectos habituales.

Tampoco podemos establecer ninguna relación entre el comportamiento de nuestros conductores al volante cuando están **relajados** y el momento del día en que tiene lugar el desplazamiento habitual.

No existen diferencias significativas si analizamos el momento del día en que suelen hacer uso del vehículo y el afrontamiento del conductor bajo un estado de **indignación**.

En cuanto al momento del día en el que se realizan principalmente los desplazamientos no podemos establecer ningún resultado significativo entre el afrontamiento realizado por los conductores bajo un estado emocional de **aburrimiento**.

Si tenemos en cuenta la hora del día en la que se llevan a cabo los desplazamientos habituales, los entrevistados que conducen fundamentalmente durante el día, bajo un estado emocional de **miedo**, cometen más errores e infracciones.

Afrontamiento y duración del desplazamiento

Si tenemos en cuenta esta variable observamos que aquellos conductores que emplean menos de una hora en sus desplazamientos habituales indican que prestan menos atención, mientras que los que utilizan más de dos horas para realizar su desplazamiento habitual prestan más atención, se arriesgan menos y son más respetuosos cuando conducen bajo un estado de ánimo **agradable**.

Aquellos que emplean más de dos horas en su desplazamiento habitual señalan que cuando están **relajados** tienden a cometer menos errores e infracciones.

Los conductores que menos horas de conducción invierten en sus desplazamientos habituales (menos de una hora) afirman en mayor medida que cuando están **molestos o indignados** realizan menos adelantamientos.

Los conductores que emplean entre 1-2 horas prestan más atención en su conducción cuando se sienten aburridos.

En cuanto a la conducción bajo un estado emocional de **miedo**, los conductores que emplean menos de una hora para realizar su trayecto habitual asumen menores niveles de riesgo, no modifican la distancia de seguridad y realizan menos adelantamientos, mientras que los que invierten entre 1-2 horas para este trayecto no modifican la distancia de seguridad respecto del vehículo precedente.

Por último, los que conducen más de dos horas señalan que, bajo un estado emocional de miedo, no varían su nivel de atención o riesgo ni la distancia de seguridad.

Afrontamiento y tipo de vehículo

En este caso podemos observar que bajo un estado de ánimo **agradable** no existen diferencias en función del tipo de vehículo que conducen los entrevistados.

El comportamiento de los conductores bajo un estado emocional **relajado** no varía significativamente en función del tipo de vehículo que conducen.

Los conductores de vehículos familiares señalan en mayor medida que el resto que no modifican los niveles de riesgo asumido, la frecuencia de realización de errores e infracciones y el respeto mostrado durante la conducción bajo un estado emocional de **indignación**.

No existen diferencias significativas en el comportamiento que los conductores llevan a cabo cuando están **aburridos** en función del tipo de vehículo que conducen.

No existen diferencias significativas en la conducción de los encuestados cuando sienten **miedo** si analizamos el tipo de vehículo que conducen habitualmente.

Afrontamiento y potencia del vehículo

En este caso, no existen diferencias en cuanto al comportamiento al volante bajo un estado de ánimo **agradable** en función de la potencia del vehículo que conducen.

Los que conducen vehículos de 81-115 cv señalan que cuando conducen bajo un estado emocional **relajado** se arriesgan menos y cometen menos errores e infracciones. Los conductores de vehículos de menos potencia indican que, cuando se sienten **molestos o indignados**, prestan menos atención; mientras que los que conducen un vehículo de de 81-115 cv mantienen en menor medida la distancia de seguridad.

Aquellos que desconocen la potencia de su vehículo indican en mayor medida que cuando están indignados tienden a mantener los mismos niveles de atención y respeto al volante.

Los conductores de vehículos de menos de 81 cv de potencia señalan que cuando se encuentran **aburridos** se arriesgan menos, cometen más errores e infracciones y realizan más adelantamientos.

La conducción varía cuando nuestros conductores sienten **miedo**. De este modo, aquellos que conducen vehículos de menos de 81 cv se arriesgan menos cuando están conduciendo bajo un estado emocional de miedo. Sin embargo, aquellos que conducen vehículos de 116-150 cv, bajo este mismo estado emocional, tienden a prestar la misma atención, asumen el mismo riesgo y mantienen la misma distancia de seguridad. Asimismo, los entrevistados que conducen un vehículo de 81-115 cv aumentan la distancia de seguridad cuando experimentan miedo durante la conducción.

Afrontamiento y tipo/potencia del vehículo deseado

En este caso podemos observar que los conductores que si pudieran se comprarían un vehículo deportivo señalan en mayor medida que el resto que, cuando están conduciendo bajo un estado de ánimo **agradable** prestan más atención, se arriesgan más y dicen ser más respetuosos. Los que se comprarían un vehículo familiar no modifican su nivel de riesgo, aumentan la distancia de seguridad y son más respetuosos en esta situación, mientras que aquellos que prefieren un turismo no modifican su conducción en cuanto a distancia de seguridad, adelantamientos o respeto a otros usuarios se refiere. Por último, los que se comprarían un todoterreno señalan que llevan a cabo menos adelantamientos. Aquellos que se comprarían un vehículo deportivo señalan que cuando están conduciendo y se encuentran **relajados** se arriesgan más, cometen más errores e infracciones y realizan menos adelantamientos.

Aquellos que se comprarían un turismo indican que cuando están **indignados** mantienen el mismo nivel de atención,

riesgo, distancia de seguridad, adelantamientos y respeto al volante. Los que prefieren un vehículo deportivo señalan que en estas condiciones prestan menos atención, se arriesgan más, cometen más errores e infracciones, mantienen en menor medida la distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos, mientras que los que escogerían un vehículo familiar prestan más atención, mantienen en mayor medida la distancia de seguridad y realizan menos adelantamientos. En cuanto a la conducción bajo un estado de **aburrimiento** destacan los conductores que se comprarían un deportivo, que cuando están aburridos al volante prestan menos atención, cometen menos errores e infracciones y mantienen en mayor medida la distancia de seguridad. Por otro lado, los conductores que se comprarían un todoterreno indican que prestan más atención, asumen menos riesgos, cometen menos errores e infracciones y mantienen en menor medida la distancia de seguridad. Los que preferirían un vehículo familiar señalan que cometen más errores e infracciones. Los conductores que se comprarían un turismo señalan que mantienen los mismos niveles de riesgo, errores e infracciones, distancia de seguridad, adelantamientos y respeto cuando están conduciendo y sienten **miedo**, mientras que los que escogerían un deportivo cometen menos errores e infracciones, mantienen más la distancia de seguridad, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos. Dentro del grupo de conductores que escogería un deportivo encontramos dos patrones de conducta diferentes: las personas que asumen más riesgos y otros que, por el contrario, se arriesgan menos. Si nos centramos en la potencia del vehículo deseado, podemos observar que los conductores que si pudieran se comprarían un vehículo de más de 150 cv, bajo un estado emocional **agradable**, prestan más atención; los que

prefieren un vehículo de menos de 81 cv no modifican su nivel de riesgo ni los adelantamientos realizados, mientras que aquellos que escogerían uno de 81-115 cv se arriesgan menos bajo el mencionado estado emocional. Sin embargo, los conductores que se comprarían un vehículo de 116-150 cv señalan que cuando están **relajados** se arriesgan menos y realizan menos adelantamientos (también aquellos que prefieren un vehículo de más de 150 cv).

Por otro lado, aquellos que se comprarían un vehículo de baja potencia (menos de 81 cv), bajo un estado emocional de **indignación**, prestan la misma atención, mientras que los que prefieren un vehículo de más potencia 116-150 cv prestan menos atención, manifiestan mayores niveles de riesgo, cometen más errores e infracciones, mantienen en menor medida la distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos.

Por otro lado, aquellos entrevistados que se comprarían un vehículo de 116-150 cv indican que, bajo un estado de **aburrimiento**, prestan menos atención, se arriesgan más, cometen más errores e infracciones, mantienen menos distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos.

Los conductores que escogerían un vehículo de menos de 81 cv, bajo un estado emocional de **miedo**, no varían los adelantamientos, mientras que aquellos que se decantarían por un vehículo de 116-150 cv asumen menos riesgo y realizan menos adelantamientos. Por último, aquellos que preferirían un vehículo de más de 150 cv realizan menos adelantamientos y son más respetuosos.

Afrontamiento y tipo de vía

Si atendemos el tipo de vía por el que circulan en mayor medida los entrevistados, encontramos que aquellos conductores que circulan fundamentalmente por zona urbana señalan en mayor medida que cuando están

conduciendo bajo un estado de ánimo **agradable** cometen más errores e infracciones, mantienen en menor medida la distancia de seguridad y son menos respetuosos.

Aquellos que utilizan con más frecuencia las carreteras convencionales señalan que, bajo un estado emocional agradable, no modifican la distancia de seguridad y son igual de respetuosos.

Por último, los que circulan habitualmente por autopistas o autovías indican que son más respetuosos cuando se encuentran en un estado emocional agradable durante la conducción.

Los conductores que fundamentalmente circulan por carreteras convencionales, bajo un estado **relajado**, no modifican sus niveles de atención, riesgo, errores e infracciones cometidas.

No existen diferencias significativas en el afrontamiento bajo el estado emocional de **indignación** durante la conducción.

Tampoco podemos establecer diferencias significativas en el comportamiento que los conductores llevan a cabo cuando están **aburridos** en función del tipo de vía que utilizan en sus desplazamientos frecuentes.

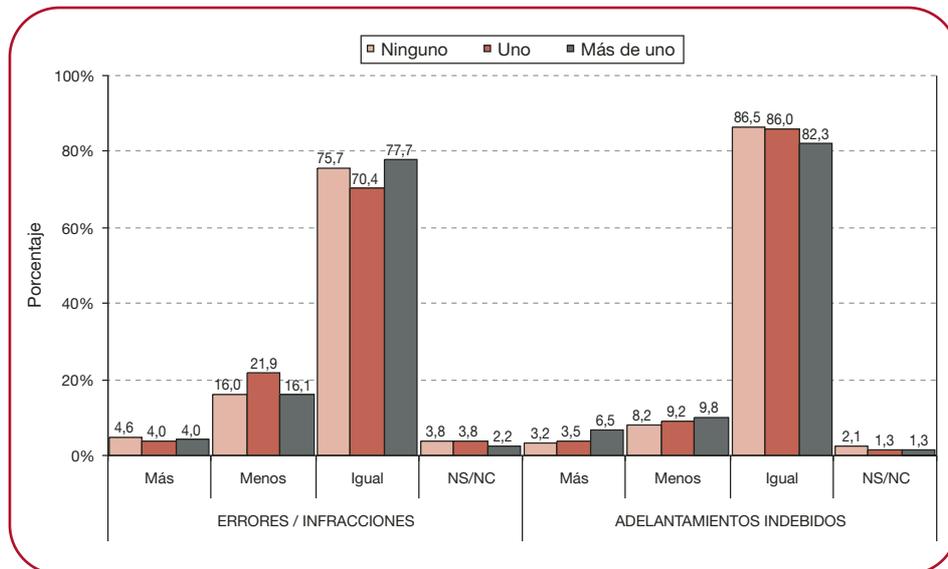
Los que conducen fundamentalmente por carreteras convencionales, bajo un estado emocional de **miedo**, no varían la distancia de seguridad, mientras que aquellos que utilizan más las autopistas o autovías mantienen más la distancia de seguridad.

4.3.2.3 Historial de accidentes y sanciones

Afrontamiento y accidentes

Si nos centramos en los accidentes sufridos por los entrevistados observamos que los conductores que han sufrido un accidente indican en mayor medida que el resto de conductores que, bajo un estado emocional **agradable** experimentado durante la conducción, tienden

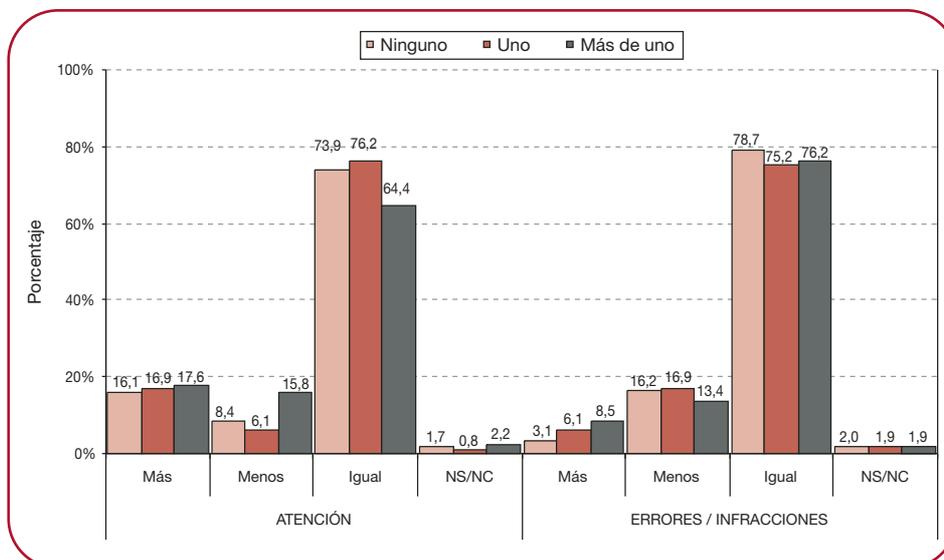
a cometer menos errores e infracciones, mientras que aquellos que se han visto implicados en más de un accidente en estas circunstancias realizan más adelantamientos (Gráfica 104).



Gráfica 104: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del historial de accidentes

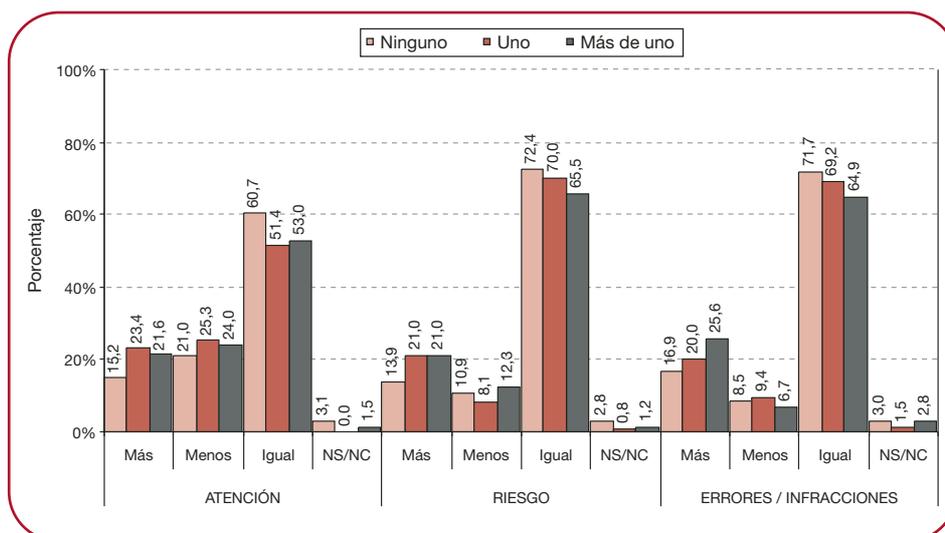
Por otro lado, los conductores que no han tenido ningún accidente de tráfico indican en mayor medida que cuando están **relajados** tienden a mantener los mismos niveles de atención, mientras que aquellos que han sufrido más de un accidente señalan que prestan menos atención y cometen más errores e infracciones (Gráfica 105).

Los conductores que no han sufrido ningún accidente mencionan en mayor medida que aquellos que se han visto implicados en alguno que cuando están **indignados** tienden a mantener los mismos niveles de atención, el mismo nivel de riesgo y el mismo número de errores e infracciones. Por su parte, aquellos que han sufrido un accidente prestan más atención, se arriesgan más, cometen más errores e infracciones, mantienen en menor medida la distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos cuando se

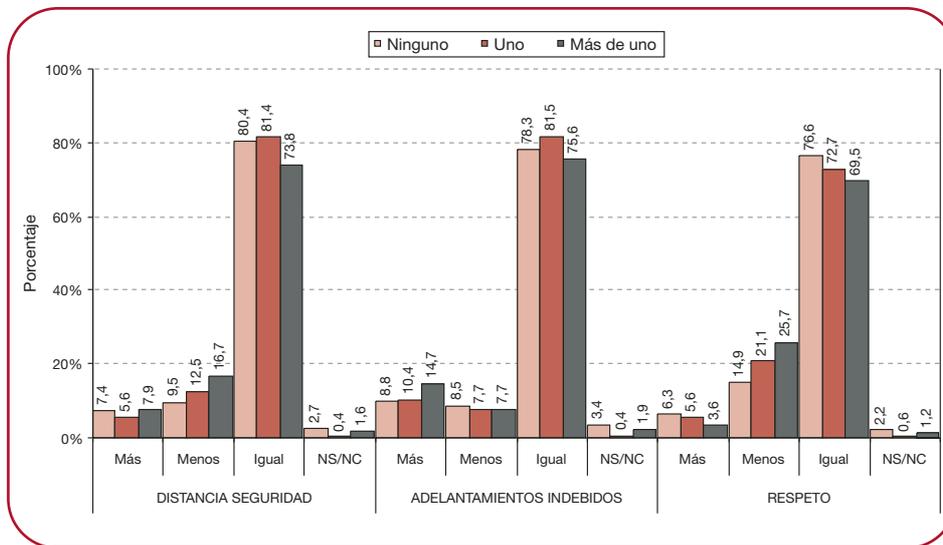


Gráfica 105: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del historial de accidentes

sienten indignados o molestos (Gráfica 106 y Gráfica 107). Los entrevistados que han sufrido más de un accidente señalan que cuando están **aburridos** prestan menos atención, se arriesgan menos, cometen más errores e infracciones y son menos respetuosos. En el caso de la distancia de seguridad y los adelantamientos encontramos dos tendencias dentro de este grupo de conductores;



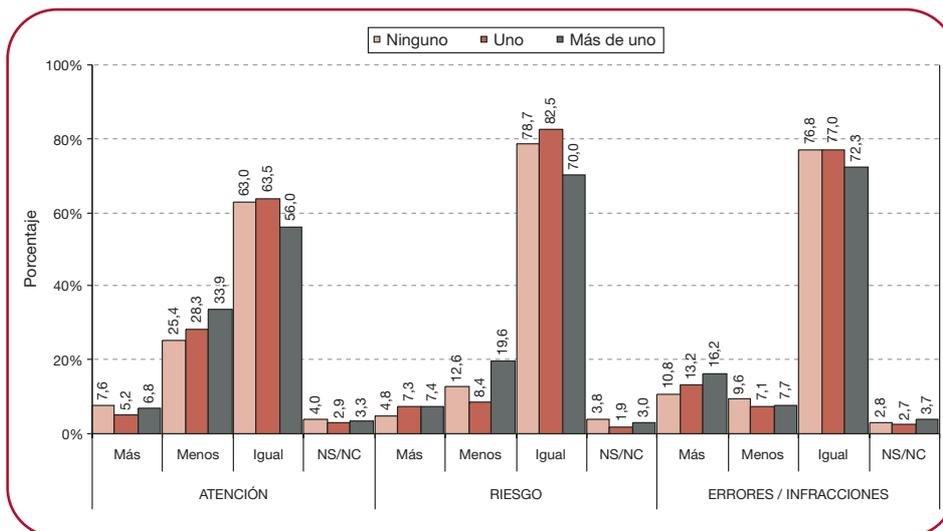
Gráfica 106: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del historial de accidentes



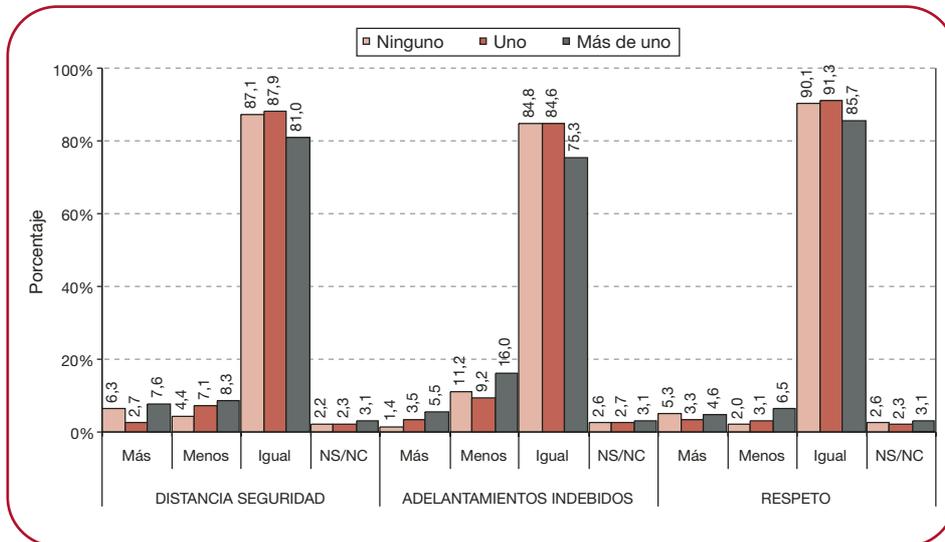
Gráfica 107 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del historial de accidentes

unos que destacan por llevar a cabo dichas conductas y otro que por el contrario las realiza con menos frecuencia que el resto de conductores mientras que aquellos que se han visto implicados en un accidente, destacan porque no modifican el riesgo, cuando están conduciendo aburridos (Gráfica 108 y Gráfica 109).

Asimismo, los conductores que no se han visto implicados en ningún accidente, bajo un estado emocional de **miedo**, no

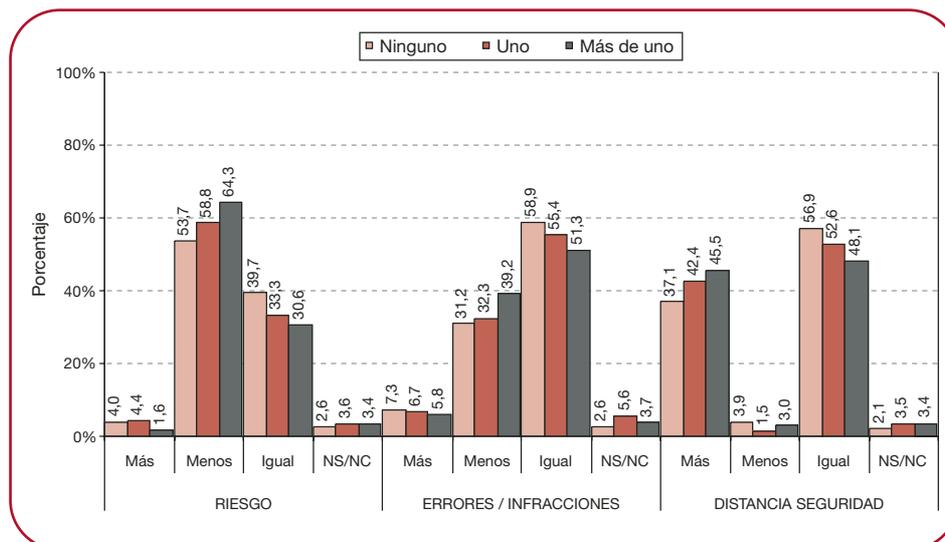


Gráfica 108: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del historial de accidentes

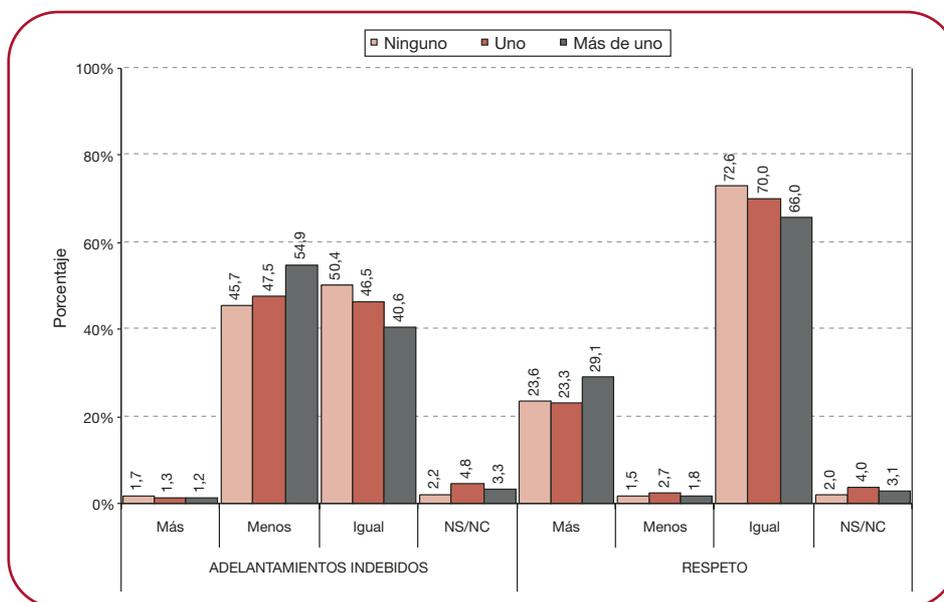


Gráfica 109 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del historial de accidentes

varían el nivel de riesgo, los errores e infracciones cometidas, la distancia de seguridad, los adelantamientos y el respeto hacia otros usuarios, mientras que cuando los conductores que han sufrido más de un accidente sienten miedo se arriesgan menos, cometen menos errores e infracciones, aumentan la distancia de seguridad, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos (Gráfica 110 y Gráfica 111).



Gráfica 110 : Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del historial de accidentes



Gráfica 111 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del historial de accidentes

Afrontamiento y sanciones

Si nos centramos en las sanciones que han recibido los entrevistados, encontramos que aquellos conductores que no han sido sancionados señalan en mayor medida y en comparación con los que han recibido alguna multa (excluyendo las de aparcamiento) en los últimos tres años que no varían el respeto mostrado hacia el resto de usuarios bajo un estado emocional **agradable**.

Los conductores que han recibido más de una multa prestan menos atención, mientras que aquellos que no han recibido ninguna multa en los últimos tres años señalan que no modifican su comportamiento cuando están **relajados** conduciendo en cuanto a los adelantamientos o respeto.

Los entrevistados que no han recibido ninguna multa afirman en mayor medida que, cuando están **indignados o molestos** durante la conducción, se arriesgan menos, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos, mientras que los que han recibido una o más de una multa se arriesgan más y son menos respetuosos.

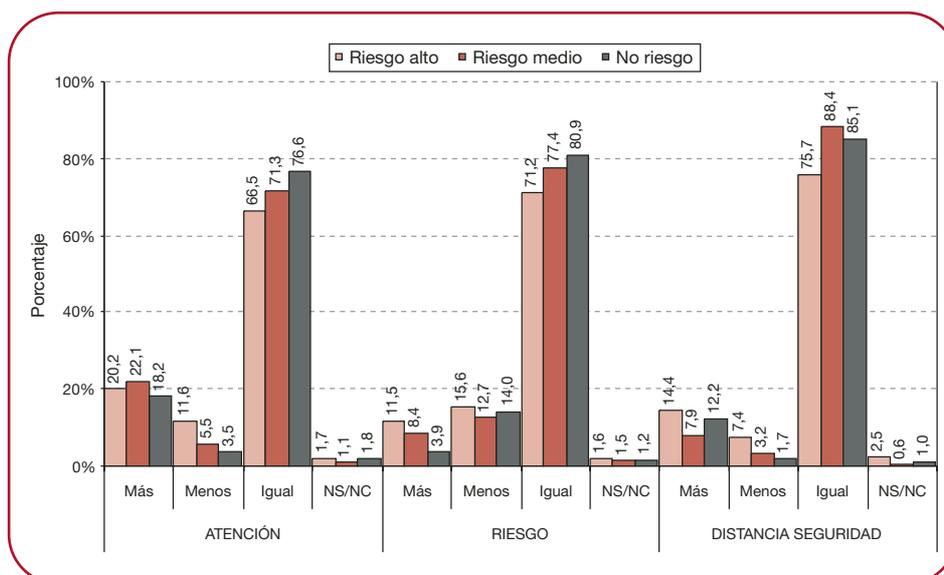
Sin embargo, aquellos conductores que han recibido una multa durante este período señalan que son más respetuosos cuando conducen bajo un estado emocional de **aburrimiento**.

Por último, los que no han recibido ninguna multa no varían su conducción en cuanto a los errores e infracciones y al respeto mostrado al volante cuando conducen bajo un estado emocional de **miedo**.

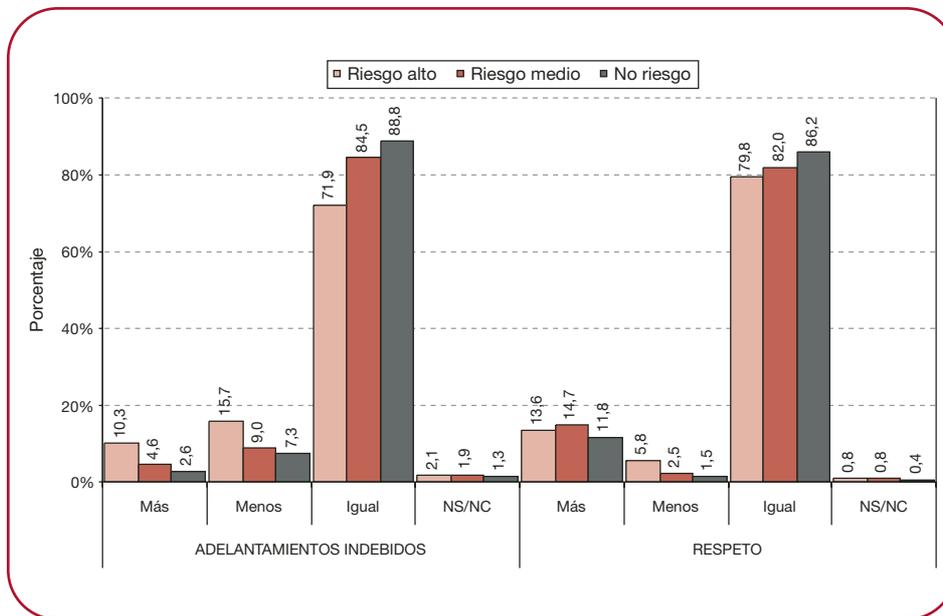
4.3.2.4 Riesgo asumido

Afrontamiento y riesgo asumido evaluado

En cuanto al riesgo evaluado, los datos apuntan a que los conductores del grupo de riesgo alto, cuando están conduciendo bajo un estado emocional **agradable**, prestan menos atención a la conducción que los conductores de “no riesgo” (también sucede lo mismo con los conductores de riesgo medio), se arriesgan más, mantienen menos la distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos que el resto de conductores (Gráfica 112 y Gráfica 113).



Gráfica 112: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

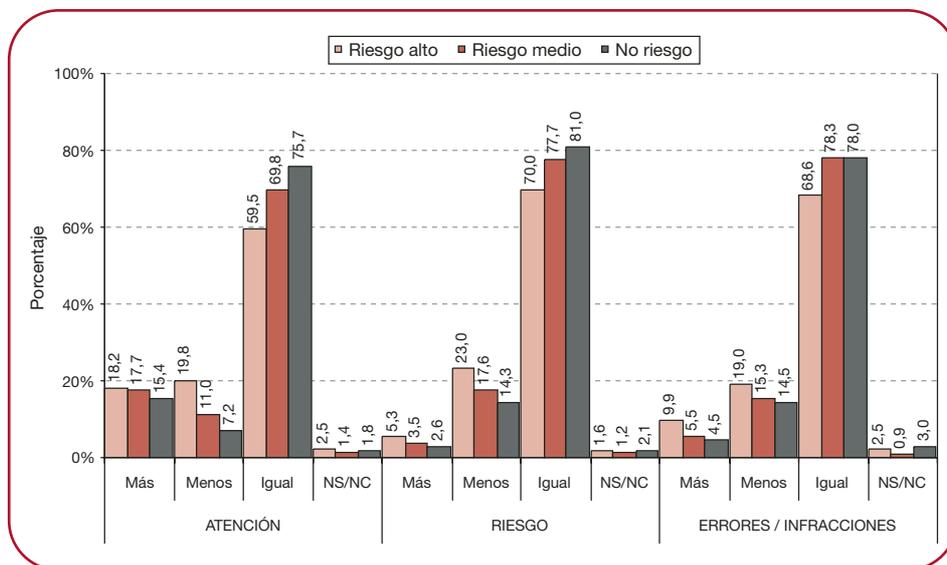


Gráfica 113 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

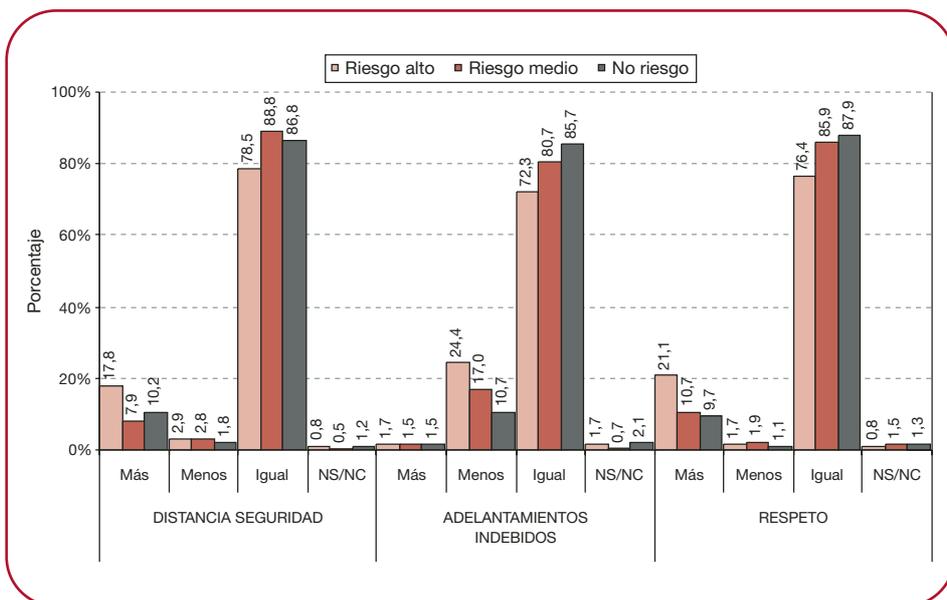
Los conductores considerados como de “no riesgo”, cuando están bajo un estado emocional agradable, mantienen más la distancia de seguridad y en general modifican en menor medida su comportamiento.

Los conductores del grupo de riesgo alto, cuando están conduciendo bajo un estado emocional **relajado**, prestan menos atención y cometen más errores e infracciones, aunque se arriesgan menos, mantienen más la distancia de seguridad, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos que el resto de grupos. Sin embargo, los conductores considerados como de “no riesgo”, son los que menos varían su comportamiento bajo este estado emocional de relajación (Gráfica 114 y Gráfica 115).

Los conductores del grupo de riesgo alto, cuando están conduciendo bajo un estado emocional **indignado** prestan menos atención que el resto de conductores, y además se arriesgan más, cometen más errores e infracciones, mantienen menos la distancia de seguridad,

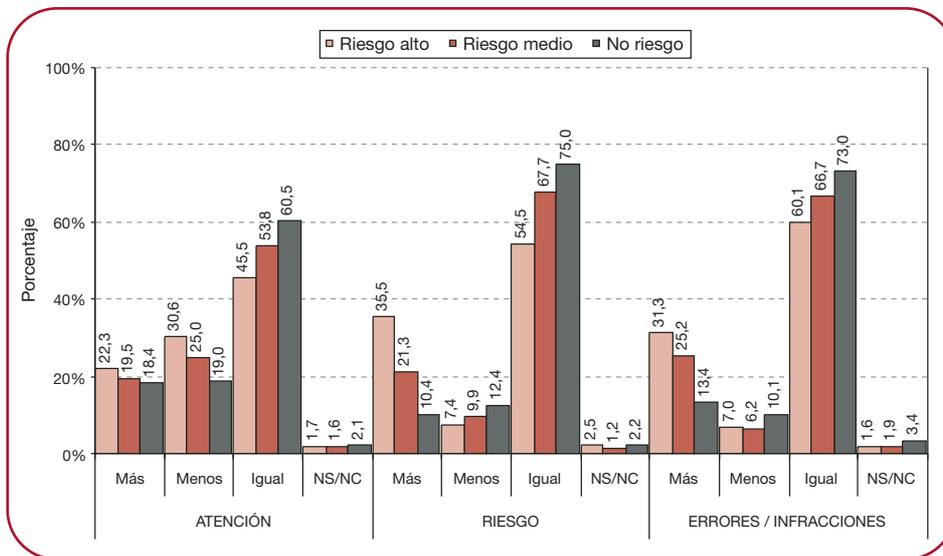


Gráfica 114: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

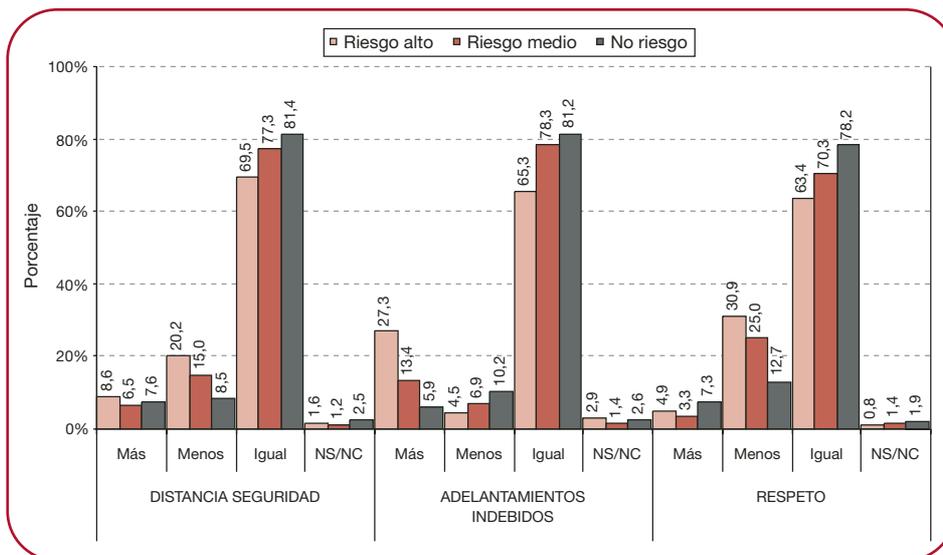


Gráfica 115 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

realizan más adelantamientos y son menos respetuosos en comparación con el grupo de conductores de “no riesgo” (Gráfica 116 y Gráfica 117).



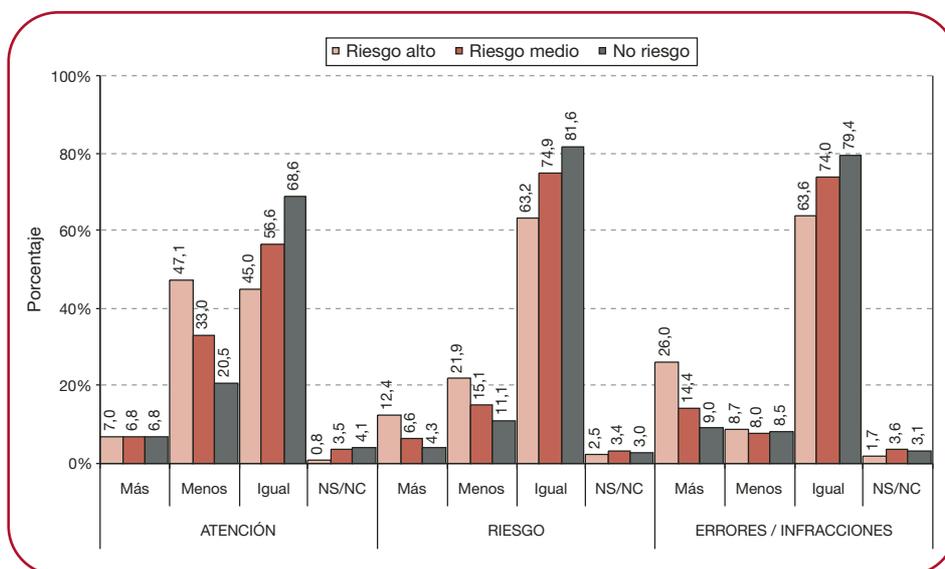
Gráfica 116: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del nivel de riesgo asumido evaluado



Gráfica 117 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

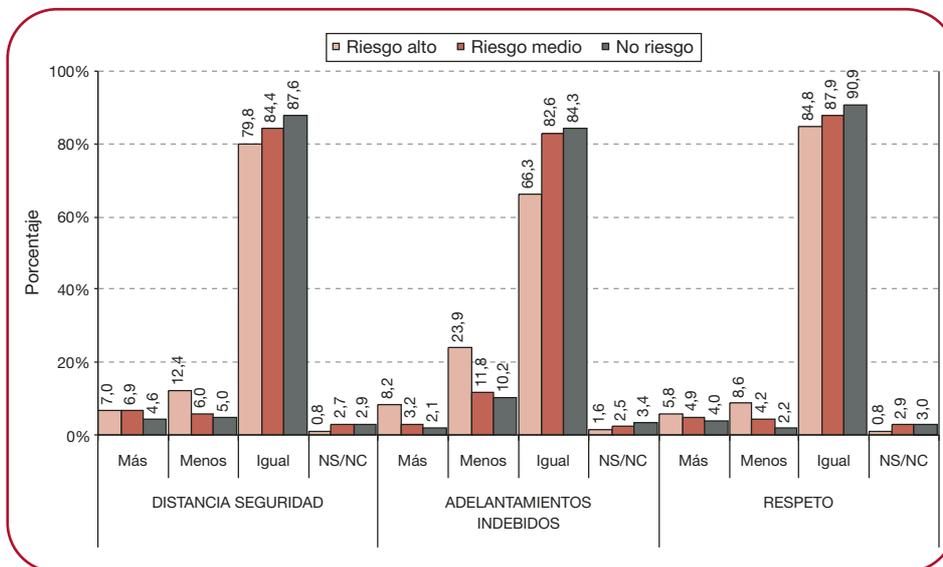
Los conductores del grupo de riesgo medio, cuando están conduciendo bajo un estado emocional indignado también se arriesgan más, cometen más errores e infracciones, mantienen menos la distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos que la media general de conductores.

Los conductores considerados como de “no riesgo”, son los que menos varían su comportamiento bajo el estado emocional de indignación y destacan por cometer menos errores e infracciones que los conductores de riesgo. Los conductores del grupo de riesgo alto, cuando están conduciendo bajo un estado emocional de **aburrimiento**, prestan menos atención (al igual que los de riesgo medio), se arriesgan más, cometen más errores e infracciones, mantienen menos la distancia de seguridad, varían su comportamiento respecto a los adelantamientos (tanto aumentándolos como disminuyéndolos) y se consideran menos respetuosos que el resto de grupos. Los conductores considerados como de “no riesgo”, son los que menos varían su comportamiento bajo el estado emocional de aburrimiento (Gráfica 118 y Gráfica 119).



Gráfica 118: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

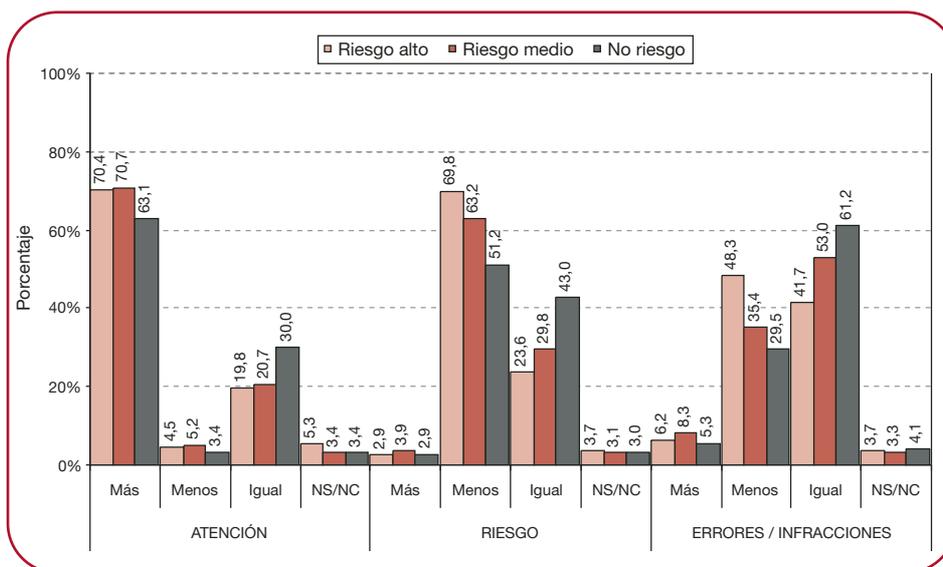
Los conductores del grupo de riesgo alto, cuando están conduciendo bajo un estado emocional de **miedo** se arriesgan menos y realizan menos adelantamientos (al igual que los conductores de riesgo medio), cometen menos errores e infracciones, mantienen más la distancia de



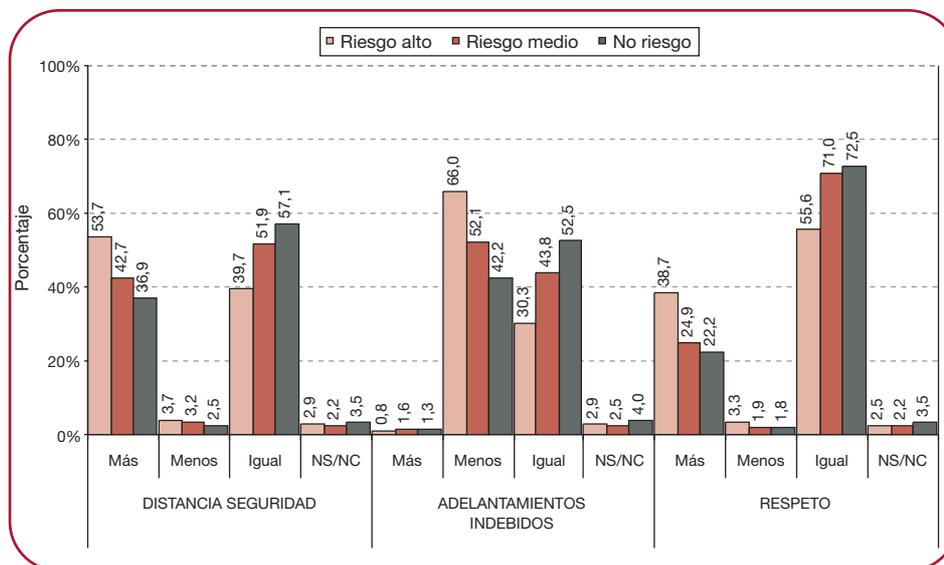
Gráfica 119 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

seguridad y se consideran más respetuosos que el resto de grupos (Gráfica 120 y Gráfica 121).

Los conductores del grupo de riesgo medio, cuando están conduciendo bajo un estado emocional de miedo prestan más atención y cometen más errores e infracciones que el resto de grupos.



Gráfica 120: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del nivel de riesgo asumido evaluado



Gráfica 121 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del nivel de riesgo asumido evaluado

Los conductores considerados como de “no riesgo”, son los que menos varían su comportamiento bajo el estado emocional de miedo.

Afrontamiento y riesgo asumido autoevaluado

En lo que respecta al riesgo autoevaluado, podemos observar que la mayoría de los conductores indica que no modifica su comportamiento en cuanto a atención, asunción de riesgos, errores e infracciones, distancia de seguridad, adelantamientos y respeto al volante cuando están conduciendo bajo un estado de ánimo

agradable.

Los conductores que indican que su forma de conducir es igual de peligrosa que la del resto de conductores señalan en mayor medida que cuando están **relajados** prestan menos atención, se arriesgan más y cometen más errores e infracciones.

Por otro lado, los conductores que señalan que conducen de forma menos peligrosa que la media indican en mayor

medida que comenten menos errores e infracciones y que no modifican sus niveles de atención al volante cuando están relajados.

Los entrevistados que reconocen que su forma de conducir es menos peligrosa que la media indican que se arriesgan menos, cometen menos errores e infracciones y son más respetuosos cuando están conduciendo y se sienten **molestos o indignados**.

Los conductores que manifiestan que su forma de conducir es igual de peligrosa que la media afirman en mayor medida que cuando están **aburridos** se arriesgan más, mientras que los conductores que dicen conducir de forma menos peligrosa que los demás indican que su comportamiento al volante en cuanto a asunción de riesgos no varía cuando están aburridos.

No podemos establecer una relación significativa entre la autoevaluación sobre la peligrosidad del afrontamiento y la conducción bajo un estado emocional de **miedo** experimentado durante la conducción.

4.3.2.5 Características emocionales

Afrontamiento y rasgo emocional

En lo que se refiere al rasgo emocional (características emocionales del entrevistado), constatamos que los entrevistados que se consideran emocionalmente estables, bajo un estado emocional **agradable** durante la conducción, tienden a mantener los mismos niveles de atención y no modifican la distancia de seguridad y los adelantamientos realizados.

Aquellos entrevistados que afirman ser optimistas, bajo el mencionado estado emocional agradable, tienden a mantener los mismos niveles de atención y asunción de riesgo mientras conducen, no modifican la frecuencia de realización de errores e infracciones, la distancia de seguridad y los adelantamientos. Sin embargo, aquellos

que señalan que son personas pesimistas indican que bajo este mismo estado emocional, prestan menos atención, se arriesgan más y cometen más errores e infracciones.

Las personas emocionalmente estables tienden a mantener los mismos niveles de atención y riesgo y a no modificar su patrón de adelantamientos cuando se encuentran

relajados al volante. Por el contrario, aquellas que se definen como personas emocionalmente inestables prestan menos atención, se arriesgan menos y realizan menos adelantamientos.

Los conductores que se autodefinen como personas alegres señalan que cuando están relajados tienden a mantener los mismos niveles de riesgo y no modifican su actitud de respeto mostrado al volante.

En el caso de las personas que se definen extravertidas, podemos observar que bajo un estado emocional relajado, cometen menos errores e infracciones; mientras que las introvertidas no modifican este aspecto de su conducción.

En cuanto a cómo conducen nuestros conductores cuando se encuentran **indignados**, las personas que se definen como tristes, emocionalmente inestables y/o pesimistas tienden a prestar menos atención durante la conducción, mientras que los que señalan que son más bien estables a nivel emocional no modifican su nivel de atención al volante. Por último, las personas optimistas señalan que en estas circunstancias la atención que prestan es mayor.

Los conductores que se consideran personas emocionalmente estables y optimistas tienden a asumir los mismos riesgos al volante cuando se encuentran indignados, mientras que aquellos que señalan que son más bien inestables a nivel emocional y/o pesimistas reconocen que se arriesgan más bajo este estado emocional.

Los entrevistados que se autoevalúan alegres y optimistas no modifican su comportamiento en cuanto a errores o

infracciones al volante cuando están indignados. Sin embargo, aquellos que señalan ser personas más bien tristes, emocionalmente inestables y pesimistas indican cometer más errores e infracciones. Aquellos que se definen como personas emocionalmente estables dicen cometer menos errores e infracciones en estas circunstancias.

Las personas que se califican como emocionalmente inestables y pesimistas dicen que cuando están indignados o molestos mantienen en menor medida la distancia de seguridad, mientras que los conductores emocionalmente estables y optimistas indican que no modifican este aspecto de su conducción.

Las personas que se consideran emocionalmente inestables y/o pesimistas señalan en mayor medida que cuando están indignados realizan más adelantamientos, mientras que las que se definen como personas estables a nivel emocional indican que no varían este aspecto de su conducción. Los conductores que dicen ser optimistas también afirman que realizan menos adelantamientos. Los conductores que se definen como personas tristes y emocionalmente inestables indican que cuando están indignados muestran menos respeto al volante, mientras que las personas alegres y emocionalmente estables no varían esta actividad durante la conducción.

En cuanto a la conducción bajo un estado de ánimo **aburrido** podemos destacar que las personas emocionalmente estables y/o optimistas no varían su nivel de atención. Sin embargo, en el caso de las personas que se definen como pesimistas su nivel de atención bajo el estado emocional mencionado es menor.

En cuanto al riesgo asumido al volante aquellas personas que se consideran introvertidas y/o emocionalmente estables no modifican este comportamiento al volante cuando se encuentran aburridas durante la conducción.

Si prestamos atención a los errores e infracciones cometidos al volante, podemos observar que las personas que se definen como alegres, bajo un estado emocional de aburrimiento, dicen no modificar este aspecto de su conducción, mientras que las extravertidas cometen menos errores e infracciones.

En el caso de la distancia de seguridad, constatamos que las personas que se definen como introvertidas y/o alegres tienden a mantener en mayor medida esta distancia cuando se encuentran bajo un estado emocional de aburrimiento.

Los conductores que se califican más bien como personas alegres señalan que cuando están aburridos no modifican los adelantamientos al volante.

Por último, en el caso del respeto al volante, los conductores que señalan ser personas alegres y/o emocionalmente estables, bajo un estado emocional de aburrimiento, no modifican el respeto mostrado durante la conducción.

En cuanto a la conducción, cuando las personas sienten **miedo**, mientras que aquellos que dicen ser alegres y emocionalmente estables tienden a mantener el mismo nivel de atención, los conductores que señalan que son tristes y/o emocionalmente inestables indican en mayor medida que bajo este estado emocional tienden a prestar más atención.

Los conductores que se definen más bien como personas tristes, extravertidos, emocionalmente inestables y pesimistas reconocen que, bajo un estado emocional de miedo se arriesgan menos, mientras que los conductores que se definen como personas alegres, introvertidas, emocionalmente estables y optimistas no varían su nivel de riesgo al volante.

Las personas que se definen más bien como alegres, bajo un estado emocional de miedo, también señalan que no modifican su conducción en cuanto a errores e infracciones.

No hay ninguna relación significativa en cuanto a la autoevaluación de los entrevistados y la conducta concreta de la distancia de seguridad que mantienen los conductores cuando se encuentran bajo un estado emocional de miedo.

Sin embargo, bajo un estado emocional de miedo, los conductores emocionalmente inestables tienden a realizar menos adelantamientos, mientras que los que se definen como personas emocionalmente estables no modifican su conducta en este sentido.

Por último, mientras que las personas extravertidas, emocionalmente inestables y pesimistas son más respetuosas bajo un estado emocional de miedo, los conductores introvertidos, emocionalmente estables (y optimistas) tienden a mantener el mismo respeto al volante cuando sienten miedo.

Afrontamiento y estado emocional

En cuanto al estado emocional, observamos que los conductores que señalan que el buen humor define su estado de ánimo reciente también reconocen que cuando están conduciendo bajo un estado de ánimo **agradable** mantienen el mismo nivel de atención, no modifican la frecuencia de realización de adelantamientos ni el respeto mostrado hacia los demás usuarios. Por otro lado, los conductores que reconocen que últimamente se encuentran de mal humor señalan que cuando están conduciendo y se encuentran bajo un estado emocional agradable son más respetuosos.

Los conductores que reconocen que recientemente están tensos y nerviosos cuando están conduciendo y se encuentran bajo un estado de ánimo agradable prestan menos atención, mientras que aquellos que afirman sentirse últimamente tranquilos y relajados no modifican la atención prestada al volante.

Por último, las personas que se sienten últimamente optimistas reconocen que cuando están conduciendo bajo este estado de ánimo agradable no modifican la atención prestada al volante ni tampoco la frecuencia de realización de errores e infracciones.

Asimismo, los conductores que indican que últimamente se sienten de buen humor señalan en mayor medida que cuando están conduciendo y se sienten **relajados** no modifican su nivel de atención ni los adelantamientos realizados, mientras que aquellos que reconocen que últimamente se encuentran de mal humor prestan menos atención y realizan menos adelantamientos.

Además, aquellos conductores que señalan que últimamente se encuentran tensos y nerviosos cuando están conduciendo y se sienten relajados cometen más errores e infracciones y realizan menos adelantamientos, mientras que los que dicen sentirse tranquilos y relajados no modifican la frecuencia de realización de errores, infracciones y adelantamientos.

No podemos establecer ninguna relación significativa entre la consideración del estado de ánimo reciente como optimista *versus* pesimista y la conducción bajo un estado de ánimo relajado en cuanto a las conductas viales consideradas (atención, asunción de riesgo, errores e infracciones, distancia de seguridad, adelantamientos y respeto hacia otros usuarios de la vía).

Los conductores que señalan que su estado de ánimo reciente es de buen humor reconocen que cuando están conduciendo y se sienten **indignados** no modifican su nivel de atención y riesgo al volante, los errores e infracciones, los adelantamientos o el respeto hacia otros usuarios del tráfico, mientras que los que indican que recientemente se encuentran malhumorados cuando están conduciendo bajo este estado emocional, afirman que prestan menos atención, se arriesgan más, cometen más

errores e infracciones, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos al volante.

Por otro lado, los conductores que definen su estado de ánimo reciente como tenso y nervioso indican que cuando están indignados y están conduciendo prestan menos atención, se arriesgan más, cometen más errores e infracciones, mantienen menos distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos.

Sin embargo, los conductores que dicen sentirse últimamente tranquilos y relajados no modifican la atención o el riesgo asumido al volante, la frecuencia de realización de errores e infracciones, la distancia de seguridad con el vehículo precedente, el número de adelantamientos o el respeto hacia los demás usuarios.

Asimismo, los conductores que últimamente se sienten optimistas indican que bajo el estado emocional de indignación o molestia no modifican la atención que prestan al volante, los niveles de riesgo asumidos, la frecuencia de realización de errores e infracciones y la distancia de seguridad, mientras que los conductores que señalan sentirse recientemente más bien pesimistas prestan menos atención, se arriesgan más, cometen más errores e infracciones y mantienen menos distancia de seguridad.

Los conductores que reconocen que últimamente se sienten de buen humor indican en mayor medida que cuando están conduciendo y se encuentran **aburridos** no modifican sus niveles de atención y riesgo al volante, los errores e infracciones, la distancia de seguridad y el respeto pero realizan menos adelantamientos. Sin embargo, aquellos que reconocen que recientemente se sienten malhumorados asumen más riesgos al volante.

Los conductores que consideran su estado de ánimo reciente como tenso y nervioso indican que cuando están conduciendo y se sienten aburridos prestan menos

atención, se arriesgan más, cometen más errores e infracciones, mantienen en menor medida la distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos al volante. Sin embargo, aquellos que dicen sentirse recientemente tranquilos y relajados señalan en mayor medida que bajo este estado emocional no modifican la atención o el riesgo al volante, ni el número de errores e infracciones cometidos, la distancia de seguridad o el respeto mostrado hacia los demás.

Sin embargo, los conductores que afirman sentirse durante las dos últimas semanas optimistas, cuando están aburridos no modifican la atención; mientras que los que señalan sentirse más bien pesimistas indican que prestan menos atención bajo estas circunstancias.

Los conductores que reconocen que últimamente se encuentran de buen humor señalan que cuando están al volante y sienten **miedo** no modifican su nivel de riesgo, los errores e infracciones, adelantamientos o respeto mostrado al volante, mientras que los que dicen sentirse últimamente más bien malhumorados manifiestan que bajo este estado emocional tienden a arriesgarse más, a realizar más errores e infracciones y a ser más respetuosos hacia el resto de usuarios.

Aquellos conductores que reconocen que últimamente se encuentran tensos y nerviosos indican que cuando están conduciendo y sienten miedo, cometen más errores e infracciones, mantienen menos distancia de seguridad y son menos respetuosos. Dentro de este grupo de conductores observamos dos tendencias: un grupo de conductores que se arriesga más y otro que tiende a asumir menos riesgo. Por otro lado, aquellos que afirman sentirse más bien tranquilos y relajados manifiestan que bajo este estado emocional de miedo no modifican el riesgo que asumen al volante, el número de errores e infracciones que cometen, la distancia de seguridad, los

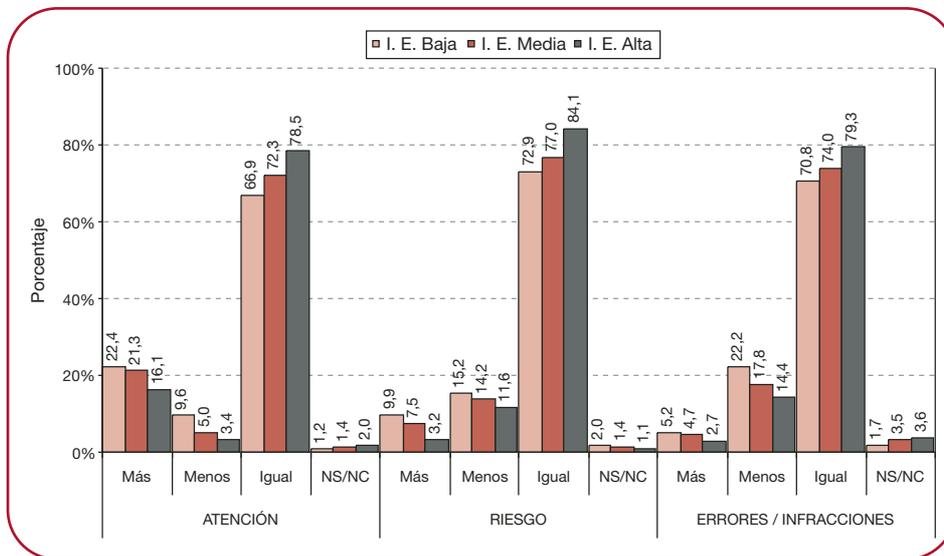
adelantamientos o el respeto mostrado hacia el resto de usuarios de la vía.

Por último, los conductores que se sienten optimistas indican que cuando están conduciendo y sienten miedo no modifican sus niveles de atención ni el número de errores e infracciones, mientras que los que señalan sentirse recientemente pesimistas reconocen cometer más errores e infracciones.

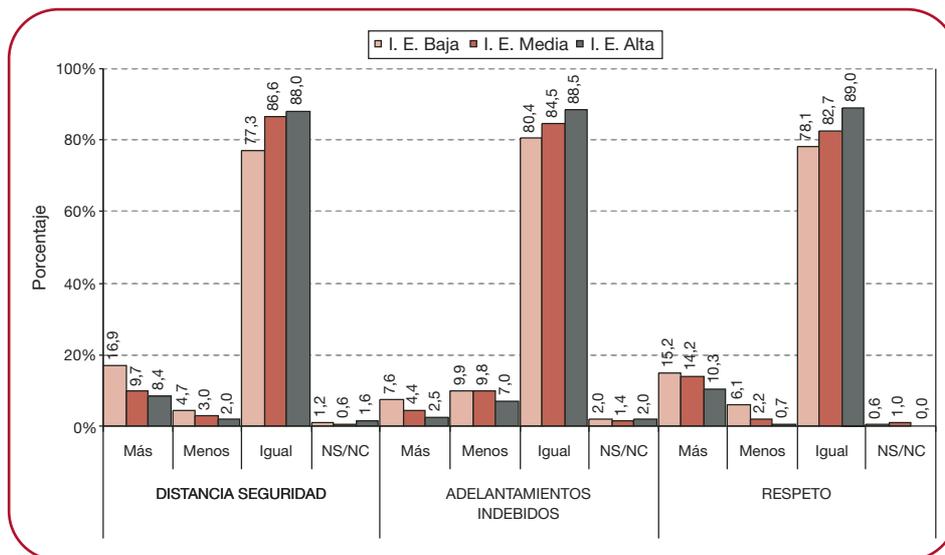
Afrontamiento e Inteligencia emocional en la conducción

En lo que se refiere a la inteligencia emocional de los entrevistados podemos observar que aquellos que exhiben una inteligencia emocional alta, cuando están conduciendo bajo un estado emocional **agradable**, tienden a mantener los mismos niveles de atención y riesgo y no modifican el número de errores e infracciones, la distancia de seguridad, el número de adelantamientos y el respeto mostrado ante otros usuarios. Por otro lado, los conductores que presentan una inteligencia emocional baja en el entorno vial, cuando están conduciendo bajo un estado emocional agradable, prestan menos atención, se arriesgan más, cometen menos errores e infracciones, mantienen más distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos en el tráfico (Gráfica 122 y Gráfica 123).

Asimismo, los conductores que presentan una inteligencia emocional alta en el entorno vial, cuando se encuentran **relajados** mientras conducen, no modifican sus niveles de atención y riesgo ni la frecuencia de realización de errores e infracciones. En esta misma línea, los conductores que presentan una inteligencia emocional media en el entorno vial, cuando están conduciendo y se encuentran relajados no modifican la distancia de seguridad. Por el contrario, los conductores que presentan una inteligencia emocional baja en el entorno vial, cuando están conduciendo y se sienten relajados realizan más errores e infracciones, mantienen en menor medida la distancia de seguridad y realizan menos



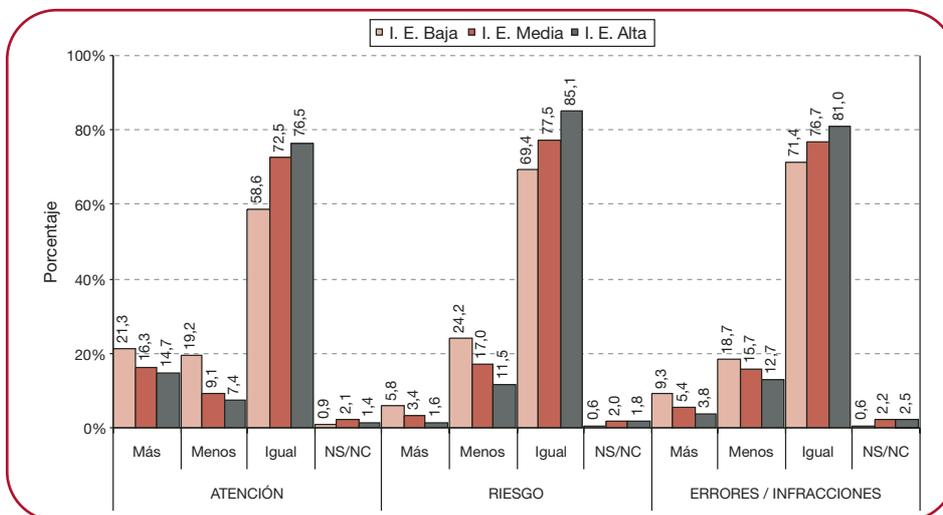
Gráfica 122: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del nivel de inteligencia emocional



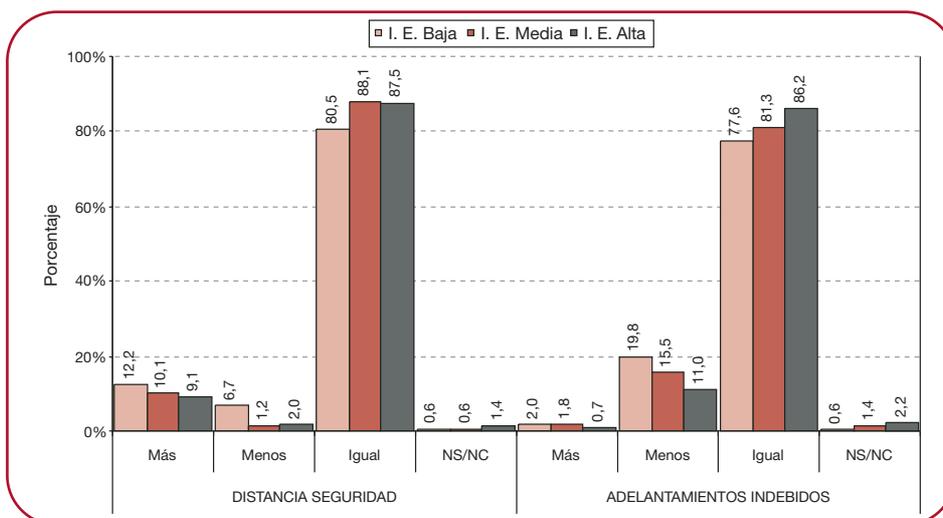
Gráfica 123 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del nivel de inteligencia emocional

adelantamientos. Sin embargo, dentro de este grupo de conductores observamos dos patrones de conducta diferentes: un grupo que destaca por prestar más atención; y, otro que, por el contrario, presta menos atención. En el caso de la asunción de riesgos

observamos la misma tendencia (Gráfica 124 y Gráfica 125).



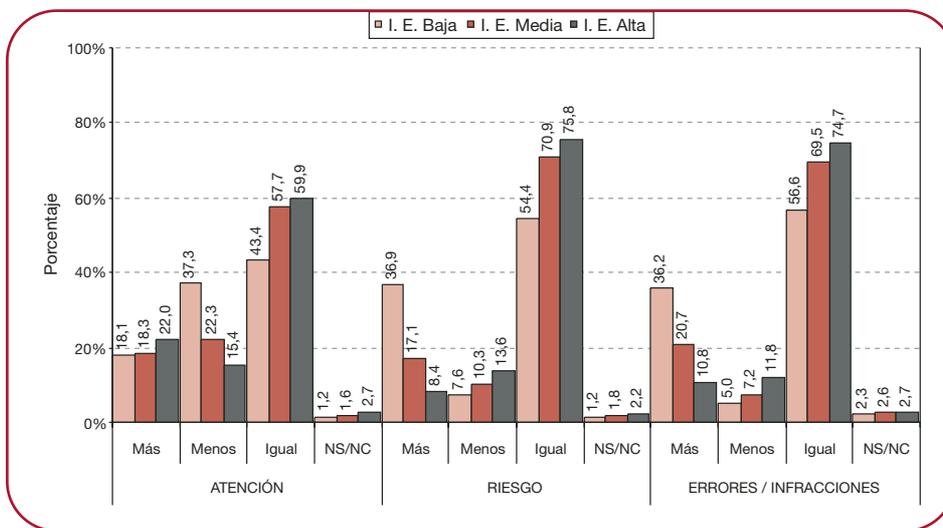
Gráfica 124: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del nivel de inteligencia emocional



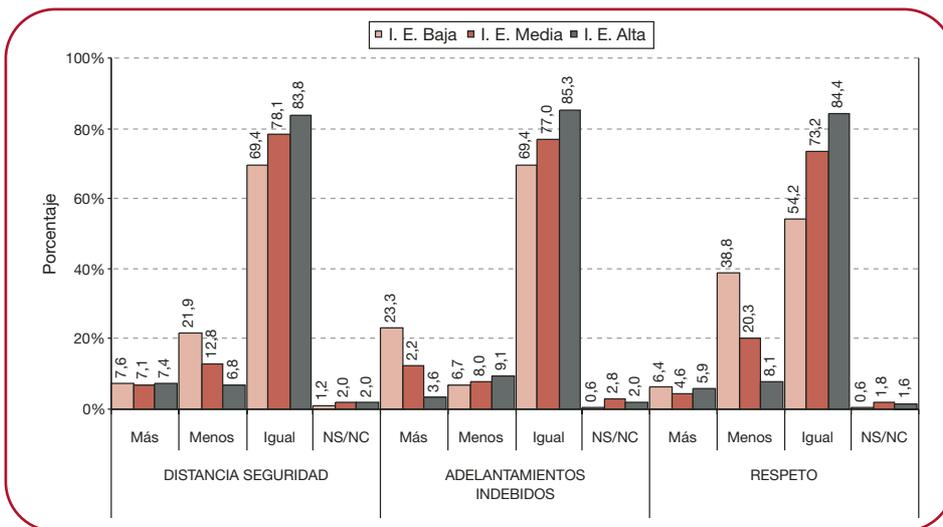
Gráfica 125 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del nivel de inteligencia emocional

Los conductores que presentan una inteligencia emocional alta en el entorno vial, cuando están conduciendo bajo un estado emocional de **indignación** no modifican sus niveles de atención, mantienen la misma distancia de seguridad, realizan los mismos adelantamientos y muestran el mismo respeto hacia el resto de usuarios. Dentro de este grupo de conductores observamos dos patrones de afrontamiento diferentes: un grupo que tiende a asumir menos riesgos y otro que tiende a mantener el mismo

nivel de riesgo. En el caso de los errores e infracciones observamos la misma tendencia. Por otro lado, los conductores que presentan una inteligencia emocional baja en el entorno vial, cuando están conduciendo y se encuentran indignados, prestan menos atención, se arriesgan más, cometen más errores e infracciones, mantienen menos la distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos hacia el resto de usuarios de la vía (Gráfica 126 y Gráfica 127).



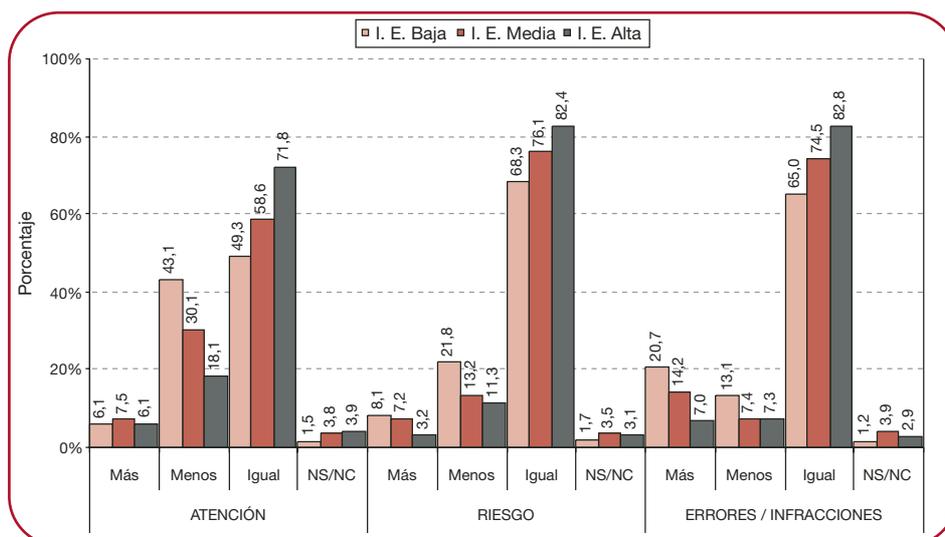
Gráfica 126: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del nivel de inteligencia emocional



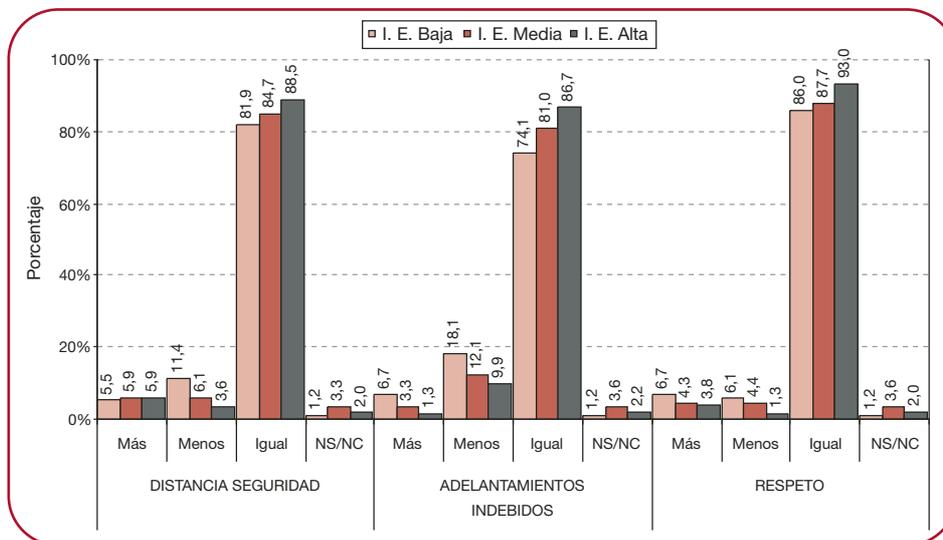
Gráfica 127 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del nivel de inteligencia emocional

Los conductores que presentan una inteligencia emocional alta en el entorno vial, cuando están conduciendo y se sienten **aburridos** tienden a mantener el mismo nivel de atención y riesgo y a no modificar la frecuencia de realización de errores e infracciones, la distancia de seguridad, los adelantamientos, o el respeto hacia el resto de usuarios. Por el contrario, los conductores que presentan una inteligencia emocional baja en el entorno vial, cuando están conduciendo y se sienten aburridos prestan menos atención, asumen menos riesgos y mantienen menos la distancia de seguridad. Sin embargo, dentro de este grupo observamos dos patrones diferentes de afrontamiento: un grupo de conductores que asume más riesgos y otro que, por el contrario, tiende a asumir menos riesgos. En el caso de los errores e infracciones, los adelantamientos y el respeto observamos la misma tendencia (Gráfica 128 y Gráfica 129).

Los conductores que presentan una inteligencia emocional alta en el entorno vial, cuando están conduciendo y sienten **miedo** tienden a asumir los mismos niveles de riesgo y a no modificar la frecuencia de realización de errores e infracciones, los adelantamientos o el respeto mostrado al volante. Por otro lado, los conductores que presentan una inteligencia emocional baja

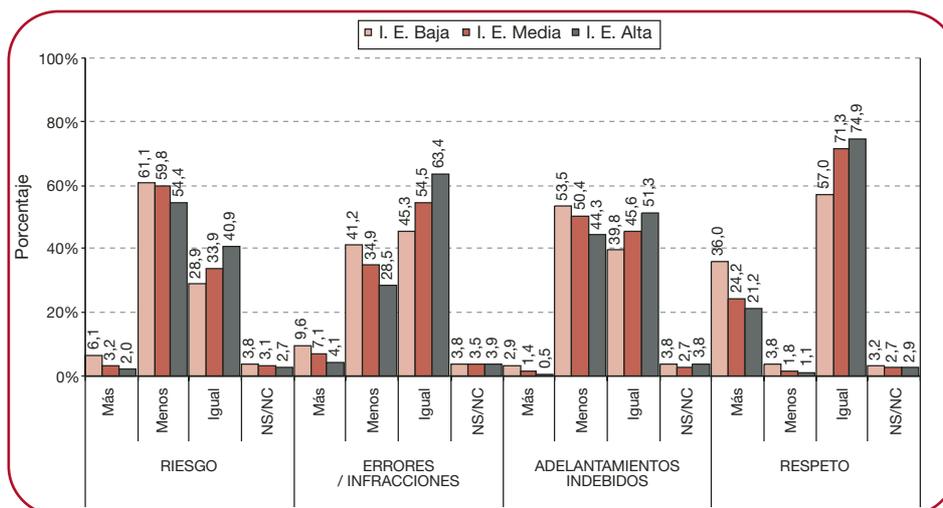


Gráfica 128: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del nivel de inteligencia emocional



Gráfica 129 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del nivel de inteligencia emocional

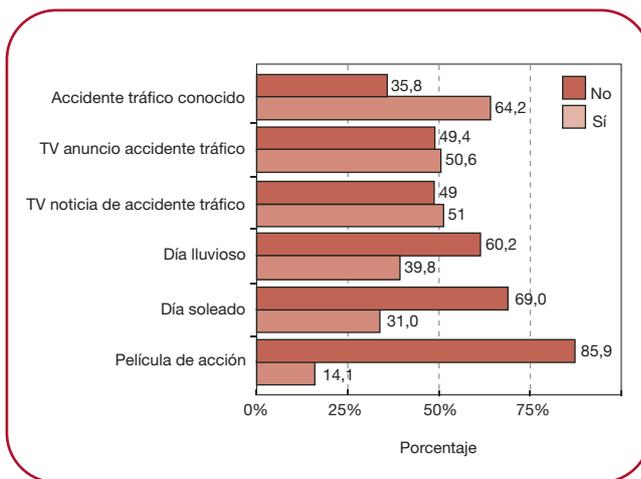
en el entorno vial, cuando están conduciendo y sienten miedo se arriesgan más y realizan más adelantamientos. Sin embargo, observamos dos patrones de comportamiento diferentes en este grupo de conductores: uno que tiende a realizar más errores e infracciones y otro que por el contrario realiza menos. En el caso del respeto mostrado al volante observamos la misma tendencia (Gráfica 130).



Gráfica 130: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del nivel de inteligencia emocional

4.3.3 Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma

En primer lugar, podemos afirmar que el 85,9% de los entrevistados señala que las emociones o sentimientos generados por una **película de muchísima acción** no influirían en su conducción posterior (Gráfica 131).



En el caso de las emociones generadas por un **día soleado**, sólo un tercio de los encuestados (31%) estima que esta emoción afectaría a su conducción posterior. Por otro lado el 39,8% de nuestros conductores afirma que las emociones suscitadas por un **día**

Gráfica 131: Distribución porcentual de los conductores que creen que las emociones provocadas por las distintas situaciones pueden afectar a su conducción

lluvioso o nublado afectarían su posterior conducción.

Si nos fijamos en la posible influencia de **ver un anuncio que reproduce un trágico accidente de tráfico** o **ver una noticia de un trágico accidente de tráfico en televisión**, aproximadamente la mitad de nuestros conductores manifiesta que las emociones suscitadas por ambos eventos influirían en su posterior conducción.

Por último, el 64,2% de los conductores reconoce que su conducción se vería afectada **si se enterara de que alguien conocido ha sufrido un accidente de tráfico**.

4.3.4 Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y perfil personal

4.3.4.1 Variables personales

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y edad

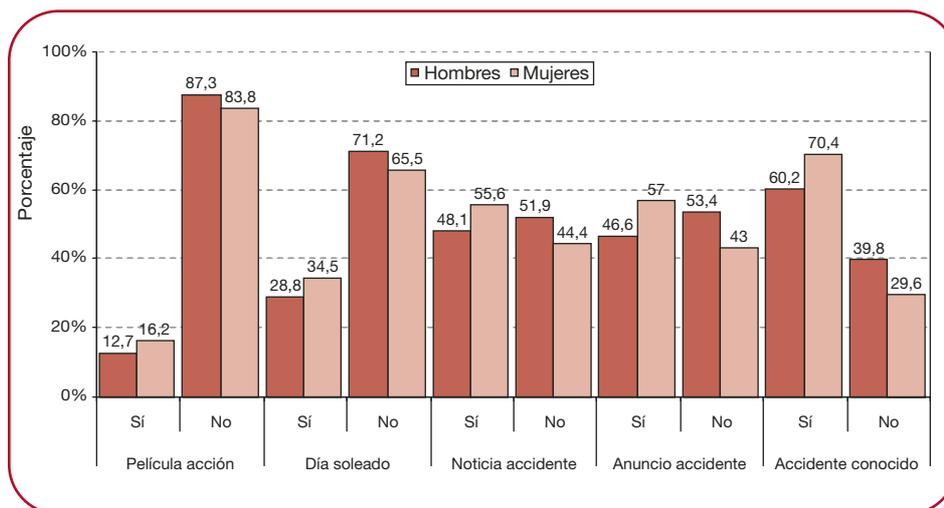
Si nos centramos en la edad de los entrevistados, destacan los jóvenes de 18-25 años por señalar que la conducción bajo el estado emocional producido por una

película de acción, un día soleado o lluvioso, ver una noticia o un anuncio en televisión de un trágico accidente de tráfico o enterarse del accidente de tráfico de algún conocido se vería afectada en mayor medida que en el resto de grupos de edad.

Además, los conductores de 26-35 años también destacan que su conducción se vería afectada por la emoción sentida ante un día soleado, tras ver un anuncio en televisión de un trágico accidente de tráfico o enterarse del accidente de tráfico de alguna persona conocida, mientras que los conductores de 36-45, 46-55 y 56-65 años señalan lo contrario (sobre todo los de los grupos de mayor edad). Los conductores de más de 65 años indican que su conducción no se vería afectada por la emoción generada tras ver una noticia en televisión de un trágico accidente de tráfico.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y sexo

Si tenemos en cuenta el sexo de los entrevistados (Gráfica 132), destacan las mujeres por señalar que su conducción bajo el estado emocional producido por una



Gráfica 132: Distribución porcentual, en función del sexo, de los conductores que creen que las emociones provocadas por las distintas situaciones pueden afectar a su conducción

película de acción, un día soleado, ver en televisión la noticia o el anuncio de un trágico accidente de tráfico y enterarse de que alguien conocido ha sufrido un accidente de tráfico se vería afectada en mayor medida que en el caso de los hombres. Ellos señalan en mayor medida lo contrario, es decir, que no afectaría a su posterior conducción.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y estado civil

En cuanto al estado civil de los entrevistados, observamos que los solteros señalan que su conducción se vería afectada por las emociones generadas por una película de acción, un día soleado, un anuncio de un accidente de tráfico en televisión, mientras que los conductores casados o que viven en pareja señalan lo contrario. Asimismo, son también los entrevistados solteros quienes manifiestan en mayor medida que su conducción se vería afectada por las emociones o sentimientos generados tras enterarse de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico. Sin embargo, las personas que están casadas o viven en pareja y aquellas que están viudas señalan lo contrario. Las respuestas de los conductores sobre la influencia de las emociones generadas por un día lluvioso o por ver en televisión la noticia de un accidente de tráfico no varían de forma significativa en función de su estado civil.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y tenencia de hijos

Si nos centramos en el número de hijos, podemos observar que los conductores que no tienen hijos señalan en mayor medida que aquellos que los tienen que su conducción se vería afectada por las emociones generadas por un día soleado y tras recibir la noticia de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico. Las respuestas de los conductores sobre la influencia de las emociones generadas por una película de acción, un día lluvioso o ver en televisión la noticia de un accidente de

tráfico no varían de forma significativa teniendo en cuenta el número de hijos de los entrevistados.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y nivel de estudios

En cuanto al nivel de estudios de los entrevistados, observamos que los conductores con estudios superiores señalan en mayor medida que el resto que su conducción se vería afectada por las emociones generadas por un día soleado, tras ver en televisión la noticia o el anuncio de un accidente de tráfico y al enterarse de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico. Los conductores con estudios básicos señalan que no se vería afectada su conducción por las emociones generadas por los eventos citados.

Las respuestas de los conductores sobre la influencia de las emociones generadas por una película de acción o por un día lluvioso no varían de forma significativa en función del nivel de estudios de los entrevistados.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y actividad

Si nos centramos en la actividad de los entrevistados, mientras que las personas que en la actualidad están trabajando mencionan en mayor medida que las emociones generadas por la noticia de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico afectarían a su conducción posterior, los conductores que se dedican a las tareas domésticas señalan en mayor medida lo contrario.

Los conductores que en la actualidad no trabajan reconocen que su conducción se vería afectada por las emociones generadas por un día soleado mientras que los conductores que actualmente trabajan señalan lo contrario. Las respuestas de los conductores sobre la influencia de las emociones generadas por una película de acción, un día lluvioso, ver en televisión un anuncio o la noticia de un accidente de tráfico no varían de forma significativa en de la actividad laboral de los entrevistados.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y Comunidad Autónoma de residencia

Si nos centramos en las Comunidades Autónomas podemos observar que los conductores de Andalucía y Madrid señalan en mayor medida que los del resto de comunidades que su conducción se vería afectada por las emociones suscitadas tras ver en televisión la noticia de un accidente de tráfico. Sin embargo, los conductores de Galicia y Canarias destacan sobre el resto de conductores por señalar lo contrario.

Mientras que los conductores de Andalucía y Madrid señalan en mayor medida que su conducción se vería afectada por las emociones generadas al ver un anuncio en televisión de un accidente de tráfico, los de Galicia y Cataluña señalan lo opuesto.

Los conductores de Castilla León y Extremadura reconocen que su conducción se vería afectada por la emoción producida al enterarse de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico, mientras que los de Cataluña y Galicia indican en mayor medida que este acontecimiento no afectaría su conducción posterior.

Las respuestas de los conductores sobre la influencia de las emociones generadas por una película de acción, un día lluvioso y un día soleado no varían de forma significativa en función las diferentes Comunidades Autónomas.

4.3.4.2 Hábitos de conducción

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y años de conducción habitual

Si consideramos los años de conducción habitual, observamos que los conductores con menos experiencia (menos de un año y entre 1-2 años) consideran que su conducción bajo las emociones generadas por una película de acción se podría ver afectada. Los conductores con 11-20 años de experiencia indican lo contrario.

Las emociones generadas por un día soleado influyen en

mayor medida sobre la conducción de los conductores con menos de un año y entre 3-10 años de experiencia en la conducción. Los conductores con 21-30 años de experiencia señalan lo contrario.

Las emociones generadas por un día lluvioso afectan en mayor medida a los conductores con menos de un año y entre 1-2 años de experiencia, mientras que los conductores con 21-30 años de experiencia afirman lo contrario.

Las emociones generadas por la noticia en televisión de un accidente de tráfico afectan en mayor medida a la conducción de las personas con menos de un año y con 3-10 años de experiencia al volante. Sin embargo, aquellas personas con 21-30 años de experiencia manifiestan que su conducción no se vería afectada por este acontecimiento.

Por otro lado, ver un anuncio en televisión que reproduce un accidente de tráfico y enterarse del accidente de tráfico sufrido por algún conocido influye más en la conducción de los entrevistados con menos de un año de experiencia, entre 1-2 y en los que conducen entre 3 y 10 años. De nuevo, aquellas personas con 21-30 o más de 30 años de experiencia señalan lo contrario.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y kilómetros anuales

Recorrer más o menos kilómetros al año no influye de forma significativa sobre la conducción bajo los estados emocionales generados por los eventos analizados.

Únicamente las personas que recorren 10.001-15.000 km al año señalan que su conducción no se vería afectada por las emociones generadas al ver un anuncio de televisión sobre un trágico accidente de tráfico.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y motivo del desplazamiento

Si tenemos en cuenta el motivo del desplazamiento de los entrevistados, constatamos que los conductores que hacen

uso principalmente del vehículo por motivos de ocio y tiempo libre indican en mayor medida que conducir bajo las emociones generadas por un día soleado afectaría a su conducción. Sin embargo, los conductores que conducen fundamentalmente por motivos familiares señalan lo contrario en el caso de las emociones generadas por un día soleado o tras enterarse de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y frecuencia del desplazamiento

En lo que respecta a la frecuencia del desplazamiento, observamos que la conducción no se vería afectada de forma significativamente diferente en el caso de las emociones generadas por los eventos estudiados teniendo en cuenta la frecuencia de uso del vehículo.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y conducción diurna/nocturna

Si nos centramos en la conducción diurna o nocturna, encontramos que el momento del día en el que se realizan los desplazamientos habituales no influye de forma significativamente diferente en la conducción tras las emociones generadas por los eventos analizados en este estudio.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y duración del desplazamiento

En cuanto a la duración del desplazamiento, se observa que las personas que emplean menos de una hora para realizar su trayecto habitual señalan en mayor medida que su conducción posterior se vería afectada por las emociones generadas tras ver en televisión un anuncio de un accidente de tráfico. Sin embargo, las personas que emplean para este desplazamiento entre 1 y 2 horas indican lo contrario.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y tipo de vehículo

Si tenemos en cuenta el tipo de vehículo de los entrevistados, observamos que los conductores de

turismos señalan en mayor medida que el resto que su conducción se vería afectada por la emoción experimentada tras ver una noticia o anuncio en televisión de un trágico accidente de tráfico. Por el contrario, los conductores de furgonetas señalan la tendencia contraria en el caso del anuncio.

No existen diferencias significativas en las respuestas de los conductores teniendo en cuenta el tipo de vehículo en cuanto a la influencia de las emociones generadas por el resto de eventos estudiados sobre la ejecución de la conducción.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y potencia del vehículo

Si nos centramos en la potencia del vehículo, constatamos que las emociones generadas por los eventos estudiados no influyen de forma diferente sobre la conducción de los entrevistados. Únicamente los conductores de vehículos de 116-150 cv señalan que su conducción no se vería afectada por la emoción generada al ver un anuncio en televisión sobre un trágico accidente de tráfico.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y tipo/potencia del vehículo deseado

En cuanto al vehículo deseado, observamos que desear un vehículo determinado no influye de forma diferente sobre el posible efecto en la conducción de las emociones generadas por los eventos estudiados. Únicamente, los conductores que desearían un deportivo señalan que su conducción se vería afectada por la emoción que genera un día soleado o ver una noticia o un anuncio en televisión sobre un accidente de tráfico, mientras que los que escogerían un todoterreno señalan lo contrario. Por otro lado, aquellos que se comprarían un turismo afirman que ver una noticia o un anuncio en televisión sobre un accidente de tráfico no afectaría a su conducción posterior. En lo que respecta a la potencia del vehículo deseado, podemos ver que preferir una u otra potencia no influye de

forma diferente sobre el posible efecto de las emociones generadas por los eventos estudiados en la conducción. Únicamente destacan aquellos que se compararían un vehículo de menos de 81 cv y 81-115 cv, quienes señalan que su conducción no se vería afectada por la emoción sentida ante un día soleado.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y tipo de vía

La utilización de un tipo u otro de vía para realizar los desplazamientos habituales no influye de forma significativa sobre la conducción bajo los estados emocionales generados por los eventos analizados. Únicamente destacan los conductores que fundamentalmente circulan por zona urbana por señalar en mayor medida que su conducción se vería afectada por las emociones experimentadas al ver en televisión una noticia o un anuncio de un trágico accidente de tráfico.

4.3.4.3 Historial de accidentes y sanciones

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y accidentes

Si nos centramos en los accidentes sufridos por los conductores, podemos observar que no existen diferencias significativas en la conducción posterior de los encuestados bajo las emociones experimentadas ante los eventos estudiados.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y sanciones

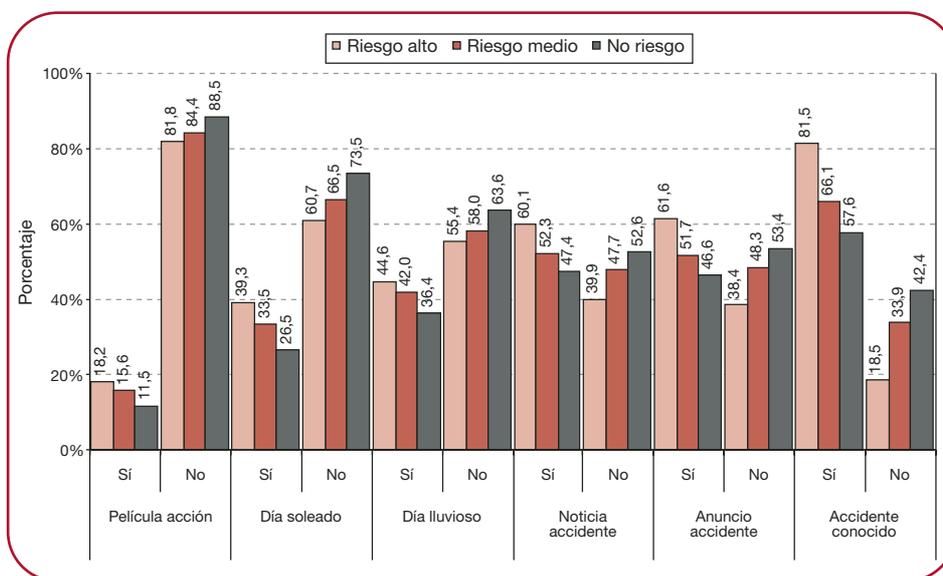
En lo que respecta a las sanciones recibidas, constatamos que no existen diferencias significativas en la conducción posterior de los conductores bajo las emociones activadas por los eventos planteados en esta investigación

4.3.4.4 Riesgo asumido

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y riesgo asumido evaluado

En cuanto al riesgo evaluado, observamos que independientemente de las situaciones generadoras de

emociones consideradas en el estudio, el grupo de alto riesgo es el que en mayor medida considera que las emociones que les provocan, les van a afectar a su conducción. Por el contrario, aquellos conductores considerados de “no riesgo”, consideran que las emociones provocadas por los eventos planteados, en ningún caso les van a afectar en su desempeño como conductores (Gráfica 133).



Gráfica 133: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo asumido, de los conductores que creen que las emociones provocadas por las distintas situaciones pueden afectar a su conducción

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y riesgo asumido autoevaluado

No podemos establecer una relación entre el riesgo autoevaluado en la ejecución de la tarea de conducir y la influencia sobre la conducción de las emociones generadas por los eventos estudiados.

4.3.4.5 Características emocionales

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y rasgo emocional

Si tenemos en cuenta el rasgo emocional de los entrevistados, observamos que los conductores que se definen como personas emocionalmente estables también señalan que las emociones provocadas por una película de

acción, un día soleado o un día lluvioso no afectarían a su posterior conducción. En el caso del resto de valoraciones (alegre/triste, extravertidos/introvertidos, optimistas/pesimistas) no podemos establecer ninguna relación significativa.

Las emociones provocadas tras ver en la televisión una noticia de un trágico accidente de tráfico influirían en menor medida en la conducción posterior de los conductores emocionalmente estables y optimistas.

Las emociones generadas al ver un anuncio en televisión que reproduce un trágico accidente de tráfico influirían en mayor medida en la conducción posterior de las personas extravertidas (o en menor medida en las introvertidas), emocionalmente inestables (o en menor medida en las emocionalmente estables). En el caso de los entrevistados que se consideran alegres/tristes, optimistas/pesimistas no podemos establecer ninguna relación.

La conducción de los entrevistados bajo las emociones que generaría enterarse del accidente de tráfico sufrido por algún conocido no varía de forma significativa en función de la autovaloración de los conductores al margen de la conducción.

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y estado emocional

En lo que respecta al estado emocional se observa que los conductores que señalan que últimamente se encuentran de buen humor reconocen en mayor medida que su conducción no se vería afectada por las emociones generadas por una película de mucha acción y ver una noticia o un anuncio en televisión sobre un grave accidente de tráfico; mientras que aquellos que reconocen sentirse recientemente malhumorados manifiestan la tendencia contraria, es decir, que su conducción podría verse afectada por las emociones o sentimientos generados por los eventos citados.

Por otro lado, los conductores que reconocen sentirse últimamente tensos y nerviosos indican que las emociones provocadas por una película de acción, un día soleado, un día lluvioso, ver en televisión una noticia o un anuncio de un trágico accidente de tráfico y enterarse de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico podrían afectar su conducción posterior. Sin embargo, los conductores que recientemente se sienten tranquilos y relajados señalan que su conducción no se vería afectada por los eventos mencionados.

Asimismo, los conductores que últimamente se sienten optimistas mencionan que las emociones que les genera una película de acción y ver en televisión la noticia o el anuncio de un accidente de tráfico grave no afectarían su posterior conducción; mientras que aquellos que definen su estado de ánimo reciente como pesimista reconocen que estas emociones influirían en su conducción.

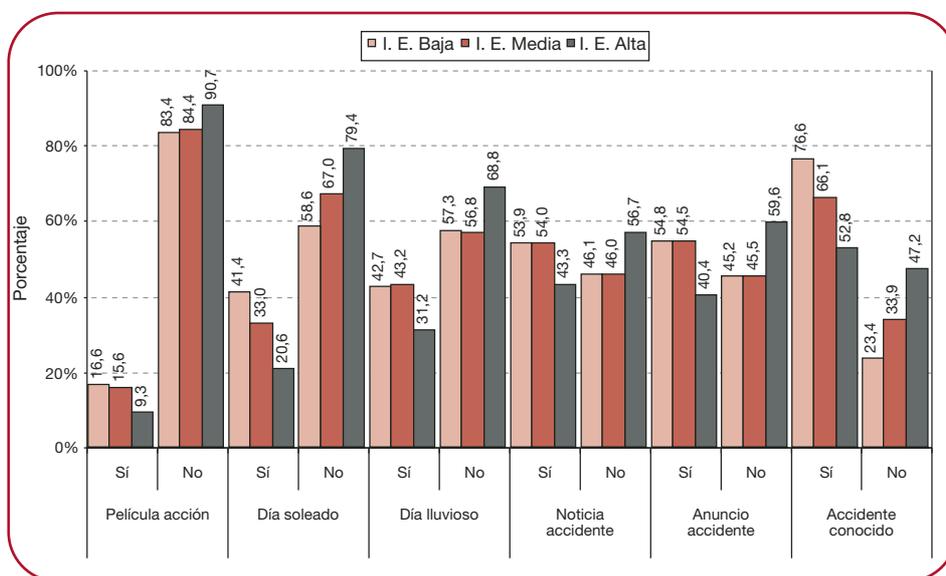
Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma y acontecimientos vitales recientes

Frente al resto de conductores, aquellos que han vivido eventos positivos y negativos en los últimos meses afirman, en mayor medida, que las distintas situaciones consideradas pueden afectar su conducción (sobre todo aquellas que tienen que ver con accidentes de tráfico más o menos cercanos al sujeto).

Influencia en la conducción de algunos eventos ajenos a la misma e inteligencia emocional en la conducción

Si nos centramos en la inteligencia emocional en la conducción (Gráfica 134) observamos que aquellos conductores que manifiestan una inteligencia emocional alta en el contexto vial señalan en mayor medida que el resto de conductores que la emoción o sentimiento generado por una película de acción, un día soleado, un día lluvioso, ver en televisión una noticia o un anuncio sobre un trágico accidente de tráfico y recibir la noticia de que algún conocido ha sufrido

un accidente de tráfico no afectaría su conducción posterior, mientras que aquellos que presentan una inteligencia emocional media indican en mayor medida que estos acontecimientos afectarían a su posterior conducción. Asimismo, los conductores cuya inteligencia emocional en el contexto del tráfico es baja indican también que las emociones generadas por un día soleado y al recibir la noticia de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico afectarían a su conducción posterior.



Gráfica 134: Distribución porcentual, en función del nivel de inteligencia emocional, de los conductores que creen que las emociones provocadas por las distintas situaciones pueden afectar a su conducción

5. CONCLUSIONES

I- Planteamiento general y diseño de la investigación

El planteamiento general o diseño de investigación, nos ha de centrar en las conclusiones más importantes, así como en los itinerarios o perfiles que vamos trazando.

Un individuo que es, que está, que tiene experiencias vitales.

En primer lugar hemos trazado un **perfil personal** de cómo es cada sujeto entrevistado.

La naturaleza, la biología o las circunstancias de nuestra vida configuran nuestro perfil personal, somos personas jóvenes, adultas o mayores (edad), de determinado sexo, que trabajamos o no, casados, solteros... con hijos, sin hijos, etc.

En segundo lugar hemos trazado un **perfil emocional** (rasgo) de cada sujeto entrevistado.

Considerando algunas de nuestras características psicológicas, podemos definirnos emocionalmente como personas: tristes o alegres, optimistas o pesimistas....

Por último, considerando nuestras experiencias vitales más recientes podemos afirmar que nos encontramos, que estamos bajo un determinado **estado emocional**.

Un sujeto que conduce.

Además, ese sujeto con sus características y vivencias, conduce un vehículo de forma habitual.

Cuando conduce lo hace:

- Con una determinada **experiencia** a sus espaldas;
- Realiza un tipo de **desplazamiento** (de determinada duración, en determinado momento o con determinada frecuencia);
- Generalmente por un **tipo de vía** específico;
- Con un tipo **vehículo** y **potencia** determinadas;
- Aunque en ocasiones le gustaría utilizar otro tipo de vehículo con otra potencia distinta;
- Como todo conductor, tiene un historial de **sanciones y de accidentes** (que nos puede orientar sobre el tipo de conductor que es);
- Y además se atribuye, él mismo, un determinado nivel de peligrosidad (subjetiva) frente a otros conductores;

- La frecuencia con la que realiza determinadas conductas de riesgo, nos permite calificarlo (algo más objetivamente) como un conductor de alto, bajo o no riesgo;
- Ese sujeto tiene una opinión acerca de la conducción, o mejor dicho le provoca un determinado sentimiento o emoción, bien le agrada, le aburre, le enfada, etc.;
- No sabemos porqué opina así de la conducción, pero si que sabemos qué aspecto del sistema le produce cada una de esas emociones. Porque, aunque tenga una emoción que asocia fundamentalmente a la actividad en sí misma, en un momento determinado y por cualquier razón, puede experimentar la emoción opuesta o cualquier otra.

Un sujeto que tiene pequeñas, grandes, todo tipo de vivencias todos los días.

Un sujeto que en un momento determinado, al margen de cómo es como persona, cómo es como conductor y al margen de su sentimiento hacia la conducción y sus causas, puede vivir un evento puntual (relacionado o no con la conducción), que le suscita una emoción y puede alterar su conducción.

En definitiva tendremos un sujeto que asume el rol conductor en un determinado momento y lo hace con una determinada carga emocional.

Y, en ese momento, independientemente de qué emociones se tienen y cuales son las causas que las provocan, estas emociones pueden afectar y modificar cognitiva, actitudinal o conductualmente, su conducción, porque entre otras cosas (y es nuestra hipótesis) a lo mejor el sujeto no ha sabido utilizar la estrategia de afrontamiento adecuada.

Pero entre todas estas variables, habrá interacciones ¿no? ¿O basta ser alegre para determinar que siempre que subamos al vehículo conduciremos con seguridad?

Porque como indican algunos datos de la investigación, en términos absolutos, es lo que se supone que hacemos cuando somos así, porque no tenemos accidentes.

Pero, tal vez, por muy alegre que sea uno, la actividad en la conducción le aburre tanto que con frecuencia desvía su atención, y su ejecución está llena de errores. O soy una persona optimista, muy joven y con poca experiencia (la investigación me dice que mi sentimiento de invulnerabilidad, mi ilusión de control y mi baja percepción de riesgo me sitúa como firme candidato al accidente), o mi situación de padre y esposo y mi alta inteligencia emocional, hace que regule mis emociones y utilice las estrategias necesarias para que mi comportamiento no esté regido por la "emoción" cuando estoy al volante y, consecuentemente, no tengo accidentes.

En definitiva, son tantas las posibles combinaciones de variables, que podría hacernos pensar que este tema se nos va de las manos. Pero esto no es así, debido a que los resultados, gracias a las técnicas estadísticas, nos señalan tendencias significativas de gran utilidad, aunque a veces es nuestro sentido común el que nos dice qué debemos atender o profundizar en unas determinadas relaciones.

Sin ánimo de replicar una descripción lineal de los resultados obtenidos, partimos de las cuestiones que nos pueden responder los resultados significativos.

Así, por ejemplo, nos hemos planteado:

II- De cómo afecta el “ser” y “estar” emocional a la conducción y al grado de seguridad vial

¿Se relaciona la forma de ser, el rasgo emocional, el estado emocional o la inteligencia emocional con la seguridad al volante –en nuestro caso con la accidentalidad, la probabilidad de sanción y el nivel de riesgo asumido-?

Excepto en el caso de los estados emocionales en los que no se establece ninguna relación significativa con el número de accidentes, ni con el número de sanciones, un alto porcentaje de conductores que se definen **alegres** declaran no haber tenido nunca un accidente (43%), frente a sólo un 28,3% que no han tenido accidentes entre los conductores que se definen tristes, (de los que el 72% han tenido uno o más accidentes).

La inteligencia emocional cuando se relaciona con la accidentalidad, establece una clara relación que podríamos resumir como:

“A mayor inteligencia emocional, menos accidentes”.

Si utilizamos como variable dependiente las sanciones recibidas, son los **introvertidos** los que reconocen haber recibido un menor número de sanciones, frente a los extrovertidos que, aunque muy similares en el caso de haber sido sancionados más de una vez, 5,6 y un 5,9% respectivamente, difieren cuando reconocen haber sido sancionados una sola vez.

La inteligencia emocional, de nuevo, es protagonista, ya que su intervención en la sanción de los sujetos es la más significativa. En definitiva:

“A medida que la persona tiene mayor nivel de inteligencia emocional (es decir, mayor capacidad para gestionar de forma eficaz sus emociones), la probabilidad de no sufrir un accidente de tráfico aumenta, al igual que la probabilidad de no ser sancionado.”

Cuando asociamos la asunción de riesgo, que nos permite calificar a un grupo como de alto, medio o bajo riesgo en la conducción, la tendencia que marcan nos permiten afirmar que:

“La inteligencia emocional es la variable más influyente emocionalmente en la seguridad vial.”

El grupo de conductores con una inteligencia emocional alta, de acuerdo con la frecuencia con la que asume conductas de riesgo, sería calificado de no riesgo, además destaca su autopercepción como conductores menos peligrosos en comparación con el resto y la adopción de menores velocidades.

III- De cómo afectan las emociones a la conducción y al grado de seguridad vial

Pero al margen o en combinación de cómo seamos o nos encontremos e incluso del vehículo que tengamos tendencia a preferir, no será más importante la emoción generada por la propia actividad que vamos a realizar ¿no condicionará nuestra conducción este sentimiento en mayor medida?

La conducción provoca en la mayoría de personas emociones positivas. Así:

“Conducir sobre todo provoca emociones agradables, nos pone de buen humor (90%) y hace sentirnos orgullosos y, aunque en menor medida, nos divierte y relaja”.

Pero, también, a un porcentaje considerable de sujetos la conducción les pone de mal humor (10%), les desagrada (14%), les aburre (15%) y sobre todo les genera tensión (28%) o bien, les produce ansiedad, les estresa, les fatiga (el 9%, el 15% y el 18% respectivamente).

Cuando la conducción nos genera una emoción agradable o divertida...

Conducimos a mayor velocidad

Aquellos conductores a los que agrada, relaja y divierte la conducción reconocen conducir a mayor velocidad que la media, mientras que aquellos a quienes la conducción les pone de mal humor, les produce tensión, les desagrada, les hace sentir más frustrados, les aburre o les provoca ansiedad y estrés, afirman conducir a una velocidad menor. La velocidad en la conducción estaría asociada a las emociones de agrado y diversión.

Es curioso que las situaciones de conducción que mayor satisfacción y agrado provocan en la conducción sean ajenas a todo aquello relacionado con la seguridad.

Los beneficios y ventajas de la conducción frente a otros medios de transporte y la superación de sus inconvenientes son la principal causa de la conducción agradable.

Al margen de aquellos a los que no hay nada que les guste/agrade de la conducción (16%) o no sabe especificarlo (10%), los aspectos que más nos agradan de la conducción son:

En primer lugar, los relacionados con los beneficios y ventajas de la conducción y/o el tráfico (27%), (como son la comodidad, el ahorro de tiempo, la movilidad, la independencia, la libertad, la posibilidad de alcanzar nuestros objetivos) o bien la superación de sus inconvenientes (encontrar aparcamiento, conducir por vías fluidas).

En segundo lugar, las circunstancias asociadas a la conducción –la vía y su entorno y el vehículo-, como escuchar música, disfrutar del paisaje, conducir por autopista, la tranquilidad y la relajación o a la propia conducción como actividad (21%).

Al margen de aquellos a los que no hay nada que les divierta de la conducción (17%) o no sabe especificarlo (27%), los aspectos que más nos divierten de la conducción son: en mayor grado las situaciones que se viven en la conducción, seguidas de la propia actividad de conducir y, por último, los beneficios que se derivan de esta, especialmente los que tienen que ver con la movilidad.

Pero lo que realmente nos llama la atención, es que las situaciones de conducción que nos producen mayor satisfacción son ajenas a todo aquello relacionado con la seguridad (las relacionadas con la seguridad representan únicamente un 2%). A tenor de este dato deberíamos plantearnos ¿Por qué no nos resulta primordialmente satisfactorio aquello que se relaciona y beneficia con nuestra seguridad? ¿No es un objetivo importante para nosotros?

Quando nos agrada conducir, prestamos más atención, no tendemos a realizar cambios significativos hacia conductas inseguras, tendemos a cometer menos errores/infracciones, asumimos menos riesgo y mantenemos la actitud de respeto.

En cualquier caso, bajo un estado emocional de agrado y satisfacción durante la conducción, los conductores tienden a prestar más atención, no tienden a realizar cambios significativos hacia conductas negativas/inseguras, tienden a cometer menos errores/infracciones, a asumir menos riesgo y mantener una actitud de respeto.

Cuando la conducción nos relaja...

Los aspectos que más relajan de la conducción son las propias situaciones vividas durante la misma.

Al margen de las personas que afirman que no hay nada que les relaje de la conducción (18%) y otro que no sabe especificarlo (11%), también destacan: las situaciones de conducción no relacionadas con aspectos de seguridad (47%), los beneficios asociados (14%) y la actividad de la conducción como tal (9%). Sorprendentemente, las relacionadas con la seguridad sólo relajan al 0,7% de los encuestados.

Cuando conducimos relajados prestamos más atención, cometemos menos errores/infracciones y asumimos menos riesgo.

Desde el punto de vista de sus derivaciones, bajo un estado emocional de relajación, el beneficio para la seguridad vial es patente. Los conductores tienden a prestar más atención, no tienden a realizar cambios significativos hacia conductas negativas/inseguras, tienden a cometer menos errores/infracciones y a asumir menos riesgo. Además realizan menos adelantamientos indebidos.

Cuando la conducción nos genera una emoción desagradable...

Los aspectos que más nos molestan de la conducción son aquellos que se relacionan con la seguridad y el comportamiento de los demás.

Hay un porcentaje relativamente bajo de personas que afirman que no hay nada que les moleste de la conducción (2%) y otro muy bajo que no sabe especificarlo (0,4%).

En concreto, lo que más nos molesta son las cuestiones relacionadas con la seguridad, pero sobre todo el comportamiento infractor o no amable de "los demás" (adelantamientos forzosos, impaciencia, etc.).

Los inconvenientes del tráfico y la circulación (por ejemplo los atascos, la falta de aparcamiento, etc.) producen molestia tan sólo a un 8% de los entrevistados, un dato que sorprende si lo relacionamos con el hecho de que los beneficios sean lo que más nos agrada. Nos podríamos preguntar, si los beneficios son lo que más me satisface, ¿los inconvenientes no deberían ser lo más molesto? Pero, insistimos, ¿por qué los aspectos relacionados con la seguridad no nos producen la emoción opuesta de agrado o satisfacción? Tal vez seguimos planteándonos que la seguridad en la conducción no depende de nosotros sino de los demás.

Por otra parte, si para que haya una emoción debe haber un objetivo que resulte perturbado o beneficiado por algo o alguien, sólo una respuesta podría darnos la

solución: El objetivo en la conducción (de acuerdo con T. Vaa) sería alcanzar un sentimiento (hemos de suponer la satisfacción y el agrado).

Lo que favorece la consecución de ese objetivo son factores como la comodidad, el desplazamiento fluido..., y si la seguridad me produjese satisfacción (que hemos comprobado que en los conductores españoles no la produce), sería porque considero que depende de mí (a partir de mi sentimiento de control de la situación y de mis acciones).

De ahí la importancia de la hipótesis confirmada de que las acciones negligentes de otros, que como tales se relacionan con la seguridad, me molestan y me producen desagrado. Pero el desagrado procede de la perturbación del objetivo de mantener mi sentimiento de satisfacción, y si la seguridad me produce desagrado es porque son las acciones de otros las que entran en juego y me molestan.

Si la seguridad fuese nuestro principal objetivo, y no el alcanzar un estado emocional agradable, la satisfacción procedería de las conductas seguras, tanto mías como de los demás y mi insatisfacción sería generada por aquello que pueda afectarle, tanto si se deriva de la acción de otros conductores, como del mal estado de la vía o una situación determinada.

En definitiva, los conductores no se plantean durante su conducción el objetivo de la seguridad, sino otros objetivos que generen una emoción agradable, como el desplazamiento fluido, la comodidad... Por lo que las conductas inseguras o negligentes de otros conductores, pueden afectar emocionalmente más intensamente a un conductor, porque se ha puesto en juego su sentimiento de satisfacción, tal vez mayormente por la demora para llegar a su destino (a la hora prevista por ejemplo), que porque se haya puesto en juego su vida o su seguridad.

Quando la conducción nos desagrada tendemos a prestar menos atención, a arriesgarnos más y a cometer más errores/infracciones.

Bajo un estado emocional de molestia, insatisfacción o desagrado, los conductores tienden a prestar menos atención, a arriesgarse más y a cometer más errores/infracciones. Además, en las conductas que apuntan claramente hacia una conducción arriesgada, se respeta menos la distancia de seguridad, se realizan más adelantamientos indebidos y se es menos respetuoso.

Quando la conducción nos aburre...

Quando conducimos aburridos, sobre todo por los inconvenientes asociados a la situación de tráfico, tendemos a realizar conductas inseguras, pero sobre todo disminuye nuestro nivel de atención.

En cuanto al aburrimiento son las situaciones no relacionadas con aspectos de seguridad (41%), sobre todo los inconvenientes del tráfico y la conducción, en este caso los derivados de la falta de movilidad, (atascos, congestión...), las que más nos aburren. Aunque el 17% de conductores afirman que no hay nada que les aburra en la conducción y un 3% que no sabría especificar qué es lo que les aburre.

Bajo un estado emocional de aburrimiento los conductores tienden a realizar cambios hacia conductas negativas/inseguras, pero sobre todo, tienden a disminuir el nivel de atención.

Cuando la conducción nos provoca miedo...

Las cuestiones relacionadas con la seguridad vial nos provocan no solo molestia sino miedo, pero las asociamos a las acciones de otros.

Un porcentaje relativamente bajo de personas afirman que no hay nada que les provoque miedo de la conducción (2,3%) y otro parecido que no sabe especificarlo (2,2%).

Los aspectos más susceptibles de generar miedo son: las cuestiones relacionadas con la seguridad, especialmente sufrir un accidente sobre todo por culpa de los demás. Le siguen los inconvenientes de la conducción (en este caso no asociados a las cuestiones económicas o de movilidad).

Bajo un estado emocional de miedo, los conductores tienden a prestar más atención, arriesgarse menos, cometer menos errores/infracciones, realizar menos adelantamientos y aumentar el respeto.

Una línea muy interesante de trabajo sería profundizar en las implicaciones que tienen estos datos para las campañas de prevención ya sean estas policiales, publicitarias o de cualquier otro tipo.

Cuando conducimos con estrés, ansiedad o fatiga...

En la conducción, los conductores afirman que no hay nada que les produzca ansiedad (8%); ni les les estrese (11,5%) ni tampoco les fatigue (4,7%).

Así, podemos concluir que,

la conducción nos provoca más estrés que ansiedad y además nos fatiga.

Cuando abordamos estados y reacciones emocionales, como la ansiedad, el estrés y la fatiga, hay diferencias entre los conductores en los factores que pensamos que los producen. Por ejemplo, "los principales desencadenantes de ansiedad o estrés en el

ámbito vial son los inconvenientes propios de la conducción seguidos de la propia situación de tráfico. De este modo los inconvenientes a los que se refieren más los conductores son relativamente inmediatos, especialmente en el ámbito urbano, por ejemplo, por la pérdida de tiempo ante la falta de aparcamiento, y no tantos aquellos más apreciables a largo plazo como la polución....”

Los estresantes y generadores de ansiedad relacionados con la seguridad representan un porcentaje muy bajo (11%).

En cuanto a los factores que producen **fatiga**, son aquellas situaciones y condiciones en las que se realiza la conducción (no relacionadas con la seguridad), como conducir por determinado tipo de vía o trayectos y conducir por la noche o con poca visibilidad.

¿Cómo se ven afectados algunos de los procesos cognitivos, actitudinales y conductuales en la conducción por las emociones?

Si ha sido interesante advertir la causa atribuida por los conductores al sentimiento de una emoción en el ámbito vial y sus efectos en aspectos cognitivos y conductuales (como la atención, la asunción de riesgos, las conductas inseguras...), también lo puede ser saber por qué emoción se ven más afectados. Es decir, saber qué emociones afectan de forma positiva o negativa algunos procesos como la atención, el respeto, etc., que al fin y al cabo son los que determinan el nivel de seguridad vial que tenemos. Considerarlo desde este punto de vista puede ser clarificador y definitivo.

¿Qué emociones afectan nuestra atención?

La atención es una función básica cuando estamos conduciendo para lograr una “conducción segura”.

“... y son los estados de aburrimiento bajo los que se presta menos atención. Por el contrario, la atención se ve especialmente favorecida por el miedo y el sentimiento de agrado en la conducción.”

¿Qué emociones alteran nuestro respeto por los demás?

Uno de los factores que más hemos defendido desde la posición de Attitudes, como es la actitud de respeto hacia los otros intervinientes en el ámbito del tráfico, se puede ver también afectada por las emociones. Así,

“...nuestra actitud de respeto es mayor bajo un estado emocional agradable, pero también cuando tenemos miedo. Mientras que bajo un estado emocional de ira e irritación nos olvidamos del respeto que todos nos debemos.”

¿Cómo afectan las emociones a nuestra percepción, asunción y materialización del riesgo?

Las emociones también modulan nuestra percepción de riesgo y, en consecuencia, el riesgo que estamos dispuestos a asumir y las conductas de riesgo que llevamos a cabo día a día.

El estado emocional bajo el que se asume más riesgo es la indignación, mientras que asumimos menos riesgos cuando más miedo sentimos.

Tal vez, consecuentemente, cometemos más errores e infracciones cuando estamos indignados o aburridos y menos cuando sentimos miedo.

Así, la categorización de nuestros encuestados como conductores de riesgo alto, medio o seguros, de acuerdo con la frecuencia con la que llevan a cabo determinadas conductas, nos llevaría a concluir que:

A los conductores de alto riesgo, los que asumen más riesgos, conducir les aburre, les estresa y les fatiga, mientras que a los conductores de riesgo medio les divierte y fatiga. Para los conductores seguros (no riesgo) la conducción se asocia con el buen humor.

Cuando es el propio conductor el que autoevalúa su riesgo en la conducción, en comparación con el que cree que adoptan los demás usuarios, son aquellos a los que les aburre conducir, los que consideran que su conducción es menos peligrosa, mientras que a los que les gusta, consideran que su conducción es igual de peligrosa que el resto de conductores.

Respecto a esta cuestión, nos llama la atención que:

Los conductores no tienden a percibir su conducción como más peligrosa que la media.

Cuando un conductor percibe que su conducción es igual de peligrosa que la del resto de conductores, encontramos la incongruencia de que llevan a cabo conductas más arriesgadas y peligrosas.

Podríamos concluir entonces, que precisamente los conductores de más alto riesgo son los que menos riesgo perciben, así que, ¡cómo van a evitar el riesgo si piensan que no lo tienen!

En cambio, los que consideran su forma de conducir menos peligrosa que la media de conductores manifiestan objetivamente conductas de menor riesgo, cometen

menos errores e infracciones, respetan en mayor medida a otros usuarios de la vía y prestan la misma atención.

IV- De cómo afectan algunos eventos ajenos al tráfico al estado emocional y a la conducción.

Hemos relacionado todo aquello que nos caracteriza emocionalmente como sujetos, también hemos relacionado todo aquello inherente a la conducción que nos provoca una emoción, e incluso hemos analizado cómo nos afecta en el desempeño de esta actividad.

Pero es un hecho que nuestras vivencias cotidianas, relacionadas o no con el tráfico y la conducción, inciden en nuestro estado emocional, nos referimos a lo que en nuestra investigación paralela hemos denominado "factores contextuales y situacionales en el escenario personal y social". Para estudiarlos hemos planteado a los entrevistados determinados eventos (no tanto por la magnitud de su efecto potencial, sino por su probabilidad de ocurrencia) y hemos tratado de averiguar la emoción que provocan y si el sujeto piensa que le afectan a la hora de conducir.

¿Cómo afectan determinados eventos y circunstancias ajenas a la conducción nuestra "conducción emocional"? ¿Depende más del evento o de la susceptibilidad del sujeto?

De acuerdo con la literatura científica, la climatología afecta (tanto positiva como negativamente) nuestro estado emocional en la conducción, más incluso que otros eventos que contienen una mayor carga emocional.

Una película de acción puede suscitar mayoritariamente aburrimiento, alegría o miedo y sólo algo más del 14% de la muestra reconoce que esa emoción podría afectar su conducción.

Un día soleado (que generalmente produce alegría y felicidad) o lluvioso o nublado (que generalmente produce tristeza y aburrimiento), afecta a más de un 30% de los conductores.

Respecto a tener conocimiento de un accidente de tráfico, cualquiera que sea el canal de comunicación, tiene un grado relativo de incidencia o potencial eficacia en la seguridad vial. Un considerable número de conductores afirman que les afecta en su conducción, sin embargo en el caso en el que el accidente es ficticio y los objetivos se delimitan a priori, también produce cierto rechazo como manifiesta el que suscite aburrimiento.

Por ejemplo, una noticia mediática del suceso de un trágico accidente produce tristeza o miedo.

La reproducción de un accidente en el marco de una campaña, por ejemplo, genera tristeza y miedo.

Por último enterarse, boca a boca, de que algún conocido ha sufrido un accidente produce tristeza y miedo con mayor intensidad y medida que en los dos casos anteriores.

En conclusión, el accidente de tráfico tiene una incidencia declarada de aproximadamente el 50%, con porcentajes muy parecidos. En el caso de enterarse de que es un conocido, como hemos comentado, la incidencia declarada es mayor.

En cualquier caso, el posible impacto de cualquier evento, en ocasiones con muy baja probabilidad de ocurrencia, pero de consecuencias muy intensas, nos demuestra la vulnerabilidad emocional del ser humano, y de este como conductor.

Las consecuencias registradas en el ámbito del tráfico tras un ataque terrorista, es la mejor muestra de este hecho (ver descripción de este caso en el libro documental de Attitudes “Emociones y Conducción. Teoría y fundamentos”, Alonso et a., 2006).

V- De cómo influyen determinadas “variables personales” en la conducción y seguridad vial.

Del grupo de conductores, alegres, tristes, que les gusta conducir, con una determinada inteligencia emocional... al conductor de 40 años, con poca experiencia, ocho hijos...

Irremediablemente, volvemos a la persona y al conductor, y nos centraremos en sus características personales, porque estas son determinantes en la generación e influencia de la emoción en la conducción, y porque además influyen en nuestra capacidad de gestión de las emociones, como vamos a poder comprobar.

¿Cómo modula la edad la relación emociones y conducción?

Tal y como diversas investigaciones han demostrado; la edad ejerce una influencia como variable moderadora de las diferentes emociones experimentadas durante la conducción.

¿Cambia la emoción asociada a la conducción?

En cuanto a la emoción que suscita la conducción en función de la edad, el agrado y la diversión se asocian con los más jóvenes -entre 18 y 25 años- y en mayor medida

con los mayores de 65 años, quienes además afirman que les pone de buen humor y les relaja.

Esta cuestión, desde el citado estudio documental de Attitudes, se explica por el sentimiento de confianza. Así, en el caso del grupo de personas mayores, las emociones que se derivan de su sentimiento de confianza proceden de su experiencia y el dominio de habilidades.

Los jóvenes disfrutan y les agrada la conducción, posiblemente por su sentimiento de confianza, no derivado de su experiencia y dominio de habilidades, sino de su percepción de invulnerabilidad. En consecuencia, la emoción de agrado y diversión en los jóvenes, podría traducirse en una mayor implicación en accidentes de tráfico.

Los adultos (26 a 35 años y 36 a 45 años) asocian a la conducción mayoritariamente al estrés, la fatiga y el aburrimiento.

Igualmente, deberemos tener en cuenta que el estrés que se experimenta es en forma de enfado/irritación (sentimientos de frustración, irritación y enfado desencadenados por la percepción de obstáculos e impedimentos que aparecen durante la conducción).

¿Cambia la susceptibilidad ante la influencia de eventos ajenos a la conducción?

También la posibilidad de que eventos ajenos a la conducción afecten el desempeño de ésta, se relaciona con la edad.

La conducción de los más jóvenes (18 a 25 años) se ve afectada, en mayor medida, por eventos ajenos a la conducción. De este modo, los conductores de más de 65 años manifiestan que su conducción no se vería afectada. Así, podemos concluir que:

conforme se incrementa la edad de los conductores, los eventos “emocionales” influyen menos en la conducción.

¿Contribuyen las mismas emociones de forma diferente en la conducción en función de la edad?

Los conductores de edades comprendidas entre los 18 a 25 años y 26 a 35 años se caracterizan, en líneas generales, por modificar su conducta hacia el riesgo bajo diferentes estados emocionales.

Por ejemplo, bajo un estado agradable, asumen más riesgos y cuando se encuentran indignados prestan menos atención, disminuyen la distancia de seguridad, realizan más adelantamientos, cometen más errores e infracciones y muestran menos respeto hacia otros usuarios.

Sin embargo, ante el miedo, un grupo significativo de conductores jóvenes, modifica su afrontamiento hacia la seguridad, es decir, prestan más atención, asumen menos riesgos, incrementan la distancia de seguridad, realizan menos adelantamientos y muestran mayor respeto hacia otros usuarios del tráfico. Esta es la razón por la que las campañas basadas en el miedo se utilizan como estrategias de intervención en estos grupos de conductores. La cuestión es utilizar el miedo de forma correcta para que sea eficaz.

Sin embargo, a partir de los 46 años, observamos que los conductores no modifican su conducta y afrontamiento.

¿Cómo modula el sexo la relación emociones y conducción?

Los hombres se ven más invadidos por las emociones positivas (excepto la fatiga al que se asocian más íntimamente) que las mujeres, que experimentan mayor tensión, ansiedad y estrés. Sin embargo, aunque se ven más afectadas por las emociones y eventos, su comportamiento al volante se ve menos afectado que el caso de los hombres.

Estos resultados defienden de nuevo nuestra teoría de que más que la emoción sentida lo realmente importante es como se reaccione ante ésta.

Los hombres señalan aspectos más positivos en mayor medida que las mujeres, aunque también les fatiga más la conducción. Por el contrario, las mujeres manifiestan mayor tensión, ansiedad y estrés relacionadas con situaciones específicas de conducción (lo que se vincularía con su mayor número de lapsos y errores, frente al mayor número de infracciones del género masculino).

Sin embargo, la fatiga se asocia más al género masculino, aunque también el agrado por la conducción. Estos resultados nos permiten de nuevo, de acuerdo con la investigación, asociar la fatiga declarada de los varones a su demostrada mayor tendencia al aburrimiento, emoción asociada íntimamente con la fatiga.

La conducción de las mujeres también aparece afectada en mayor medida por los eventos ajenos a la situación de conducción. Por el contrario, los hombres afirman que la emoción suscitada por estos eventos no afecta su conducción posterior.

Otra diferencia interesante es que mientras la respuesta de los hombres al volante está influida en mayor grado por los diferentes estados emocionales experimentados durante la conducción, las mujeres ven menos alterado su comportamiento bajo los diferentes estados emocionales de agrado, relajación, indignación y aburrimiento, por

lo que indudablemente su afrontamiento es más adecuado, a pesar de su mayor susceptibilidad emocional.

Por ejemplo, curiosamente, bajo la emoción de miedo experimentada durante la conducción, las mujeres modifican en mayor medida que los hombres las conductas de afrontamiento vial en dirección hacia la seguridad.

Si bien en las variables comentadas hasta el momento hemos podido contrastar los datos con los del estudio documental sobre las emociones y la conducción, no ocurre lo mismo con otras variables que nos hemos aventurado a considerar. Por ejemplo, el estado civil, el tener hijos, los estudios realizados o la actividad del conductor, ya que es la primera vez que se estudian estas variables personales directamente en relación con las emociones y la conducción.

¿Cómo modula el estado civil y el tener hijos la relación emociones y conducción?

A los solteros sin hijos, les agrada la conducción, pero se dejan influir en mayor grado por sus emociones en la conducción (tanto positiva como negativamente). Además, su mayor intensidad de reacción siempre va en detrimento de la seguridad vial, a excepción de que se encuentren relajados.

Los casados con hijos viven emociones más desagradables en la conducción (estrés, fatiga, desagrado, aburrimiento), pero se ven menos influidos en la dimensión emocional, ya que no altera su comportamiento al volante.

Es significativo el agrado que sienten por la conducción los solteros. Aspecto que podría relacionarse con la edad, así como el desagrado vivido por los casados, que podría asociarse al estrés y la fatiga, al igual que ocurre con los viudos.

Cuando abordamos la influencia del hecho de tener hijos con la emoción en la conducción, la dicotomía es clara. A aquellos que no tienen hijos, les agrada y divierte la conducción, les hace sentir orgullosos, aunque les fatiga. Mientras que aquellos que tienen hijos sienten mayor desagrado, frustración y aburrimiento en la conducción.

Sin embargo, según indican las respuestas, los solteros que no tienen hijos consideran que determinados eventos (especialmente enterarse de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico o conducir en un día soleado) afectarían con mayor probabilidad su conducción. Los conductores casados, que viven en

pareja o viudos, señalan lo contrario en cuanto a la influencia que provocaría en su conducción enterarse de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico.

Las personas solteras, cuando están al volante, prestan menos atención bajo cualquier estado emocional. Asimismo, este grupo de conductores también comete más errores e infracciones, se arriesga más y realiza más adelantamientos, tanto cuando experimentan agrado como cuando experimentan indignación.

Ante el miedo o el enfado mantienen en menor medida la distancia de seguridad y, en el segundo caso, además muestran menos respeto. Sin embargo, asumen menos riesgo y realizan menos adelantamientos cuando se encuentran relajados y aburridos.

En definitiva, el grupo de solteros es más reactivo ante la influencia de diferentes emociones experimentadas durante la conducción. Por ejemplo, un día soleado sólo afecta al grupo de conductores sin hijos. De hecho este evento afectaría tan solo a los conductores solteros, que no tienen hijos y que utilizan el vehículo por motivos de ocio y tiempo libre, y que desearían conducir un deportivo.

Por el contrario, los encuestados casados o que viven en pareja se caracterizan por mantener su comportamiento, indiferentemente de los distintos estados emocionales por los que puedan pasar.

En términos generales, observamos que los conductores que tienen hijos bajo estados de agrado y relajación asumen menos riesgo y prestan más atención, respectivamente. Asimismo, cuando se sienten aburridos no modifican el nivel de atención y riesgo asumido. En definitiva, su afrontamiento está menos influido por sus estados emocionales.

¿Cómo modula el nivel de estudios la relación emociones y conducción?

Un mayor nivel de estudios, determina que la conducción se vea más afectada por las emociones y una reacción más arriesgada ante las emociones desagradables como la fatiga y el aburrimiento que, además, son las que más prevalecen en éstos.

En cuanto al nivel de formación, aquellos con estudios medios afirman divertirse con la conducción, mientras que aquellos con estudios superiores, sienten fatiga y aburrimiento.

En cuanto a la relación de la posible influencia en la conducción de las emociones generadas por eventos ajenos a la misma, éstas influyen en mayor medida en la conducción de los entrevistados con estudios superiores. Los conductores con estudios básicos señalan que no se vería afectada su conducción.

En cuanto a la respuesta emocional o afrontamiento, en términos generales, los entrevistados que poseen estudios básicos se caracterizan por incrementar la atención y guardar en mayor medida la distancia de seguridad cuando se sienten aburridos. Los conductores con estudios superiores afirman que, bajo un estado emocional de indignación, cometen más errores e infracciones, mientras que (en esta misma situación) aquellos con estudios medios prestan menos atención y mantienen en menor medida la distancia de seguridad. Éstos, además, manifiestan que realizan más adelantamientos cuando conducen bajo un estado emocional agradable.

¿Cómo modula la actividad del conductor la relación emociones y conducción?

Mientras que los conductores que trabajan, atribuyen a la conducción el mal humor, la frustración, el aburrimiento y la fatiga; los conductores que no están en activo relacionan la conducción con el buen humor, la relajación, el orgullo y la diversión.

Indudablemente, el objetivo del desplazamiento prima sobre la actividad que desempeña el conductor en su vida diaria.

En cuanto al tipo de actividad, sólo existiría una relación significativa, la de las tareas domésticas como ocupación y la tensión en la conducción. Aspecto que podría estar influida por el hecho de que son las mujeres las que más se dedican a esta actividad.

También los entrevistados que en la actualidad están trabajando indican que su conducción se ve más afectada por las emociones generadas por la noticia de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico. Los conductores que se dedican a las tareas domésticas señalan en mayor medida lo contrario.

Llama la atención que los entrevistados que no trabajan afirman cometer menos errores e infracciones y mantener más distancia de seguridad cuando están relajados; y prestan más atención y respeto cuando se encuentran aburridos. Por el contrario, los conductores que trabajan o están en activo se caracterizan porque cuando se sienten aburridos, disminuyen la distancia de seguridad e incrementan el respeto; cuando se sienten indignados manifiestan menos respeto hacia otros usuarios; y, bajo un estado emocional de miedo disminuyen el riesgo. Podemos observar un afrontamiento más orientado hacia la seguridad en aquellos conductores que actualmente no están trabajando. Tal vez las consecuencias o implicaciones de sufrir un accidente en este grupo de conductores constituye un elemento que favorece el comportamiento seguro durante la conducción.

¿Cómo modulan los años de experiencia la relación emociones y conducción?

Al considerar los años de conducción, como índice de la experiencia, la relación con la edad, lógicamente es muy íntima. De hecho el proceso es prácticamente idéntico.

Hasta 1 ó 2 años de experiencia la conducción es divertida, aunque añadiríamos ahora que también estresante.

La diversión, como decíamos, derivaría de ese sentimiento de invulnerabilidad tan arraigado en la juventud, mientras que el estrés derivaría de la falta de sentimiento de control, debido a la falta de habilidades del inexperto.

Claramente proponemos el entrenamiento en el manejo cognitivo del estrés en situaciones de conducción, como parte de la formación vial.

Entre los 11 y 20 años de experiencia, nos aburre conducir. Con más de 30 años vuelve la diversión pero sin estrés.

¿Cómo modulan los kilómetros recorridos anuales y la frecuencia de la conducción su relación con las emociones?

Los kilómetros nos producen la relajación del experto, pero fatigan.

Otro de los índices de experiencia en la conducción podría ser determinado por los kilómetros recorridos anualmente. Sin embargo, la tendencia de la experiencia como variable disuasoria del estrés por falta de habilidad y de la relajación asociada a la conducción, se ve turbada por la fatiga, que en este caso se correspondería a la fatiga física. En cualquier caso, la relajación sería fruto como comentábamos de la percepción de control, una vez que el conductor considera que ha adquirido las habilidades necesarias.

La falta de frecuencia en la conducción nos convierte en eternos inexpertos.

La frecuencia de la conducción, en la misma línea, podría suplir la experiencia en el tiempo (que es la que solemos asociar a la edad). Por el mismo motivo, al conductor que conduce con frecuencia, la conducción le suscita la emoción propia de la experiencia, y que decíamos se deriva de la percepción de control. Es decir, conducir les pone de buen humor, les relaja, les agrada, les hace sentir orgullosos y no les genera ansiedad o estrés.

Cuando la conducción no es frecuente, las habilidades no se consolidan, seguimos siendo unos inexpertos cada vez que nos ponemos al volante, en consecuencia, pone

de mal humor, produce tensión, desagrada, hace sentir frustración y genera ansiedad y/o estrés.

A medida que se incrementa la experiencia de los conductores, la conducción agradable disminuye su atención pero se incrementa el comportamiento orientado hacia la seguridad.

Bajo un estado emocional **agradable**, tanto los conductores inexpertos como los experimentados modifican su comportamiento vial durante la conducción.

La experiencia bajo este estado emocional (agradable) va asociada con una disminución de la atención y un incremento de las conductas orientadas hacia la seguridad.

La falta de experiencia en la conducción (1 a 2 años) se traduce en mayor atención durante la conducción, pero a la vez en un incremento de la asunción de riesgo, de los errores y de las infracciones.

Bajo el aburrimiento, la atención es la gran perjudicada. A menor experiencia menos atención.

Bajo un estado emocional de **aburrimiento**, observamos que los conductores con mayor experiencia en la conducción (21 a 30 años) mantienen sus conductas en cuanto a la atención, riesgo, errores e infracciones, distancia de seguridad, adelantamientos y respeto hacia otros usuarios.

Por el contrario, los conductores menos experimentados (3 a 10 años) modifican en mayor medida su afrontamiento (concretamente prestan menos atención, pero cometen menos errores e infracciones, realizan menos adelantamientos y son más respetuosos, aunque mantienen en menor medida la distancia de seguridad).

Llama la atención que los conductores menos experimentados (1 a 2 años y 3 a 10 años) afirman que cuando se encuentran aburridos prestan menos atención a la conducción.

El miedo beneficia a los inexpertos, la indignación o la ira les perjudican.

En términos generales, bajo un estado emocional de **miedo**, también los conductores con menor experiencia modifican en mayor medida su afrontamiento (concretamente prestan más atención, asumen menos riesgo, cometen menos errores e infracciones, mantienen más la distancia de seguridad, realizan menos adelantamientos y muestran más respeto). Por el contrario, los conductores con mayor experiencia en la conducción, bajo un estado emocional de miedo no modifican el afrontamiento durante la conducción.

Conforme se incrementa la experiencia en la conducción, los conductores no modifican su afrontamiento o conductas viales bajo un estado emocional de indignación y tampoco de relajación.

¿Cómo modulan los hábitos de conducción la relación emociones y conducción?

Completamos los hábitos de conducción con las variables relacionadas con el desplazamiento más frecuente del sujeto (el motivo, la frecuencia -que ya hemos comentado-, el momento y la duración).

Frente al aburrimiento que manifiesta el conductor impulsado por las obligaciones laborales, la conducción por motivos personales se asocia a la diversión.

El motivo de los desplazamientos y los resultados que arroja nuestro estudio, nos lleva directamente a concluir la necesidad de considerar una intervención específica para aquellos conductores que utilizan el vehículo para ir y venir del trabajo o centro de estudios.

En el caso de la conducción laboral es un motivo impuesto, con pocas o muy pocas posibilidades de evitarlo cualquiera que sea nuestro estado emocional previo. Ir o venir del trabajo o centro de estudios bajo un estado emocional de indignación aparece asociado con conductas más arriesgadas, con mayor número de errores e infracciones y menos respeto hacia otros usuarios; bajo el estado emocional de miedo, la utilización del vehículo *in itinere* aparece asociada con conductas menos arriesgadas y mayor número de errores e infracciones; y bajo un estado de aburrimiento se relaciona con menos atención. Todas ellas son conductas de riesgo que curiosamente llevan a cabo los conductores frecuentes. Por el contrario, la utilización del vehículo para asuntos personales o familiares no modifica el respeto hacia otros usuarios cuando se encuentran indignados, ni varía el nivel de riesgo asumido bajo un estado emocional de miedo.

La conducción bajo un estado emocional agradable y relajado no se ve afectada por el motivo del desplazamiento (uso principal del vehículo).

Los conductores que más utilizan el vehículo, cuando están indignados, asumen más riesgos, cuando están aburridos mantienen en menor medida la distancia de seguridad y cuando sienten miedo asumen menos riesgos, cometen menos errores e infracciones y mantienen en mayor medida la distancia de seguridad. Los entrevistados que menos utilizan el vehículo, cuando se sienten indignados, asumen

menos riesgos y no modifican la distancia de seguridad; mientras que cuando sienten miedo no varían la distancia de seguridad y el respeto, aunque afirman asumir mayor riesgo.

No existen diferencias significativas bajo un estado emocional agradable o relajado si tenemos en cuenta la frecuencia de conducción. Pero, si tenemos en cuenta la hora del día en la que se llevan a cabo los desplazamientos habituales, los entrevistados que conducen fundamentalmente durante el día, bajo un estado emocional de miedo, cometen más errores e infracciones.

También llama la atención que los conductores cuyos trayectos habituales tienen una duración menor (menos de una hora) bajo un estado emocional agradable, prestan menos atención (parece que inicialmente cuesta centrar la atención en la conducción); mientras que aquellos que invierten más de dos horas para realizar su desplazamiento habitual, bajo este mismo estado emocional (agradable) afirman prestar más atención (parece que la atención se centra de modo más eficaz.)

Los conductores que emplean entre 1 y 2 horas para realizar su desplazamiento habitual afirman prestar más atención cuando se sienten aburridos y no modifican la distancia de seguridad bajo un estado emocional de miedo.

Por último, la duración del desplazamiento puede ser en ocasiones un complemento de la frecuencia, por lo que también su inclusión consideramos era de interés. A primera vista, los resultados nos sorprendieron, aquellos conductores cuya actividad al volante es menor a una hora, ésta les desagradaba y aburre, mientras que aquellos que utilizan más de dos horas en sus desplazamientos la conducción se torna más placentera (esta supone una actividad que les relaja, les gusta, les divierte y no les produce ansiedad.). Advertimos entonces una clara relación entre la duración del desplazamiento y la frecuencia del mismo.

Es interesante advertir aquí que hemos observado un mayor efecto de la publicidad sobre accidentes de tráfico emitida en televisión en aquellos conductores cuya duración del desplazamiento es menor, tal vez aquellos que invierten más tiempo en el trayecto (más experiencia, más práctica, más sentimiento de control) utilizan mecanismos disuasorios de otra índole para evitar la posible alteración emocional.

¿Y los otros grandes elementos del tráfico? El vehículo y la vía

Nos hemos referido ampliamente a los conductores, al conductor, a su conducción, a su emoción pero los elementos que interactúan con el conductor y todo aquello que

le rodea, el vehículo y la vía, y que complementan el sistema, son de obligada referencia.

¿Influye el rasgo, estado o inteligencia emocional de un conductor, la conducción de un tipo determinado vehículo o de determinada potencia? ¿Y en el tipo y potencia del vehículo que le gustaría conducir?

En el estado emocional, el tipo de vehículo no importa, su potencia sí.

Los resultados indican, congruentemente, que el **estado emocional** en que se encuentra el sujeto no se relacionaría con el tipo de vehículo que conduce, ni siquiera con el que le gustaría conducir. Sin embargo, no ocurre lo mismo si atendemos a la potencia del vehículo ya que los sujetos que se encuentran bajo un estado emocional de optimismo, conducen o desearían conducir vehículos con una potencia alta.

Dime cómo eres y te diré el tipo y potencia de tu vehículo, pero también tu tendencia a la seguridad.

Si atendemos al **rasgo**, encontramos una relación significativa entre el tipo de vehículo familiar y los conductores que se consideran alegres, y a los que les divierte conducir, así como el tipo deportivo y los conductores extrovertidos, sin relacionar la potencia de los vehículos.

Sin embargo, los extrovertidos y emocionalmente estables, independientemente del vehículo que conducen, desearían que tuviese mayor potencia. Así, personas extrovertidas optarían por vehículos de más de 150 cv y aquellas que se definen como emocionalmente estables optarían por una potencia menor (81-115 cv).

Por último, las personas con una **inteligencia emocional** alta desearían conducir un turismo, mientras que el deportivo sería el deseo de las personas con inteligencia emocional baja, en ambos casos acompañados de una potencia de entre 81-115cv y más de 150cv, respectivamente.

Los conductores extrovertidos, con una inteligencia emocional baja, y aquellos que se encuentran bajo un estado optimista, desearían conducir vehículos de más alta potencia, generalmente deportivos ¿qué tal este cóctel?

Además, en este caso, las diferencias entre los grupos de una inteligencia emocional alta frente a los de una inteligencia emocional baja, son significativas como ya hemos comentado con respecto a accidente y sanciones, y también al tipo y potencia del vehículo que desearían conducir (turismos frente a deportivos, menor potencia frente a potencias más altas respectivamente).

¿No confirma esto nuestra tesis de que el afrontamiento debe ser el eje fundamental de cualquier intervención? Recordemos que la inteligencia emocional gestiona las emociones.

A partir de los datos obtenidos, nos atreveríamos a establecer algunas conclusiones de las relaciones consideradas hasta el momento, aunque de menor alcance, considerando accidentalidad, sanciones y riesgo como variables dependientes.

El estado emocional más negativo en la conducción es el malhumor, el nerviosismo y la tensión.

El mejor cóctel, indudablemente, es ser alegre, optimista y con una inteligencia emocional alta, así como una alta estabilidad emocional. El peor es la tristeza, el pesimismo y la inteligencia emocional baja.

La introversión es un rasgo emocional de menor riesgo que la extroversión (que además gusta de conducir vehículos deportivos de alta potencia), al menos si tenemos en cuenta las sanciones.

Recordemos que el extrovertido, como recogíamos en la investigación documental de Attitudes citada, es muy susceptible a la monotonía y por tanto al aburrimiento, por lo que tiende a buscar sensaciones constantemente (estímulos nuevos, variados y complejos) como estrategia para evitar la monotonía vial y maximizar las sensaciones internas, lo que le hace cometer más errores e infracciones.

Pero si cada tipo de vehículo se puede asociar con determinados rasgos emocionales (y en menor grado con los estados emocionales) y con la inteligencia emocional, podemos afirmar que el vehículo será susceptible de provocar determinadas emociones.

En el primer caso, la hipótesis podía ser que si el objetivo en la conducción es un sentimiento (frente al riesgo), el vehículo "deseado" podría estar en función de ese objetivo. Obviamente, no todos conducimos el vehículo que elegiríamos si pudiésemos hacerlo, por lo que nos pareció interesante determinar el vehículo deseado y su potencia.

No existen apenas diferencias en cuanto a las emociones experimentadas durante la conducción si se considera el vehículo que conduce o el que le gustaría conducir al entrevistado. En este sentido, es la potencia del vehículo lo que parece desencadenar las diferentes emociones experimentadas en el escenario vial.

Así, si consideramos la potencia del vehículo que se conduce de forma habitual, podemos observar que cuanto mayor es la potencia del vehículo son más las emociones agradables asociadas con la actividad de conducir. En conclusión, la potencia del vehículo otorga poder, orgullo y sentimientos de control al conductor.

En cuanto al tipo de vía, podemos afirmar en relación con el estado emocional, que los conductores que se encuentran tranquilos y relajados utilizan sobre todo carreteras convencionales, mientras que los que utilizan las autopistas o autovías señalan que conducir les genera ansiedad. Sin embargo, no hemos encontrado ninguna relación entre el tipo de vía y el rasgo emocional o la inteligencia emocional.

Tal vez, la velocidad, la prisa asociada con las autopistas o autovías se relaciona en mayor medida con la experiencia de ansiedad asociada a la conducción por este tipo de vías. También habría que ver el tipo de vehículo. Por el contrario, ya en las carreteras convencionales, se conduce a menor velocidad y también parece que experimentamos menor ansiedad.

El vehículo y la vía también muestran cierta relación con la vulnerabilidad que los conductores tienen al efecto de las emociones derivadas de determinados eventos ajenos a la conducción.

Así, tan sólo los conductores de vehículos de 116-150 cv señalan que su conducción no se vería afectada por la emoción generada tras ver un anuncio en televisión de un trágico accidente de tráfico.

La influencia de los anuncios presentados en televisión sobre accidentes de tráfico son notablemente de menor influencia en el grupo de entrevistados que conducen vehículos de elevada potencia.

Únicamente la conducción de los entrevistados que desearían un deportivo se vería afectada por la emoción derivada de ver una noticia o un anuncio en televisión sobre un accidente de tráfico (como ya hemos comentado al relacionar este vehículo con los solteros, jóvenes, sin hijos...). Curiosamente, los que se comprarían un turismo dicen que su conducción no se vería afectada por un anuncio o una noticia en televisión sobre un accidente de tráfico.

Parecen más vulnerables a las emociones los conductores que desean vehículos deportivos (pero tienen turismos).-

La conducción de los entrevistados que circulan, fundamentalmente, por zona urbana se vería afectada en mayor medida por la emoción experimentada tras ver una noticia o un anuncio en televisión sobre un trágico accidente de tráfico.

Parece que los conductores urbanos son más susceptibles a la información sobre los accidentes de tráfico.

Por último, nos plantearíamos:

¿Qué influencia puede tener en el comportamiento el vehículo y la vía?

Bajo los estados emocionales agradable, relajado, aburrido o miedo no existen diferencias significativas en cuanto a los conductores según el tipo de vehículo utilizado (si bien parece ser más determinante el vehículo deseado). Al igual que no existen diferencias en cuanto a la potencia del vehículo y las conductas bajo un estado emocional agradable.

Sin embargo, bajo otros estados emocionales, merece la pena comentar la relación existente entre potencia del vehículo y comportamiento.

Los conductores de vehículos de gran potencia sólo asumen menos riesgos bajo un estado emocional de miedo.

Curiosamente, los conductores que conducen vehículos de mayor potencia (116-150 cv), afirman mantener la atención, la distancia de seguridad y el riesgo asumido, únicamente bajo un estado emocional de miedo.

También los conductores que desean vehículos de más de 150 cv, que bajo un estado emocional agradable incrementan la atención; realizan menos adelantamientos cuando se sienten relajados o temerosos y muestran más respeto cuando experimentan miedo durante la conducción.

La potencia media y la distancia de seguridad como arma.

Podríamos decir que el perfil del conductor de vehículo de potencia media es aquel que cuando se encuentra relajado tiende a una conducción de modo seguro (asume menos riesgos y comete menos errores e infracciones), cuando se enfada disminuye la distancia de seguridad como forma de expresión y cuando siente miedo la incrementa. La distancia de seguridad se evidencia como una conducta que llevan a cabo los conductores ante el miedo y el enfado en los conductores de vehículos de potencia media.

Los conductores que desean vehículos de potencia media (116-150 cv) modifican en mayor medida las conductas bajo diferentes estados emocionales. Concretamente, cuando experimentan aburrimiento e indignación afirman realizar mayor número de conductas arriesgadas, cometer más errores e infracciones, realizar más adelantamientos, mantener en menor medida la distancia de seguridad y prestar

menos atención y respeto hacia otros usuarios de la vía. Sin embargo, estos mismos conductores cuando se sienten relajados o temerosos afirman asumir menos riesgo y realizar menos adelantamientos.

La baja potencia y el conductor desarmado.

Los conductores de vehículos de menor potencia (menos de 81 cv), cuando se sienten indignados prestan menos atención y bajo un estado de aburrimiento, afirman cometer mayor número de errores e infracciones.

Los conductores que desean vehículos de poca potencia (menos de 81 cv y entre 81-115 cv) se caracterizan porque bajo un estado emocional agradable asumen igual o menos riesgo y no modifican la realización de adelantamientos.

La indignación es más peligrosa al volante de un deportivo: el vehículo es el arma.

Así, los conductores que desean un vehículo de tipo deportivo bajo un estado emocional de indignación afirman que prestan menos atención, respeto, mantienen en menor medida la distancia de seguridad, cometen más errores e infracciones y realizan más adelantamientos. Podemos hablar de un perfil arriesgado e infractor del conductor de un vehículo deportivo cuando experimenta enfado o indignación durante la conducción. El vehículo, indudablemente, se convierte en el arma para expresar su estado emocional.

Los conductores de turismos y de vehículos familiares tienen más inteligencia emocional.

Asimismo, los conductores que afirman desear un turismo se caracterizan porque bajo el estado emocional de indignación no modifican su afrontamiento en cuanto a la atención, riesgo asumido, errores e infracciones cometidas, adelantamientos, distancia de seguridad y respeto mostrado hacia otros usuarios de la vía.

Los conductores de vehículos familiares se caracterizan porque bajo un estado emocional de indignación incrementan la distancia de seguridad, la atención y el respeto hacia otros usuarios del tráfico.

¿Cómo influyen en el comportamiento al volante la propia accidentalidad y las sanciones?

Los conductores no accidentados y también los no sancionados mantienen el mismo comportamiento ante el volante y sus emociones, lo que les ha llevado a ser conductores no accidentados y no sancionados.

No cabe duda, esto es inteligencia emocional, gestionar de forma eficaz las emociones.

El miedo es la única emoción especialmente protectora y favorecedora de la seguridad vial en los conductores accidentados o sancionados. Parece incluso que las emociones positivas provocan un efecto perjudicial, inmunes a las consecuencias vividas.

El conductor que ha sufrido más de un accidente se caracteriza por un afrontamiento más arriesgado en los estados emocionales de agrado y relajación experimentados durante la conducción. En el primer caso (agrado), realizan más adelantamientos y cuando están relajados cometen más errores e infracciones y prestan menos atención. En este conductor, las emociones consideradas positivas ejercen un efecto perjudicial en la seguridad vial. Sin embargo, cuando este mismo conductor experimenta miedo mientras conduce, asume menos riesgo, comete menos errores e infracciones, realiza menos adelantamientos e incrementa la distancia de seguridad y el respeto hacia otros usuarios del tráfico.

Los conductores que han sufrido un accidente se caracterizan por arriesgarse más bajo un estado emocional de indignación y aburrimiento. Concretamente, cuando se encuentran indignados, asumen más riesgo, cometen más errores e infracciones, mantienen menor distancia de seguridad, realizan más adelantamientos y son menos respetuosos con otros usuarios de la vía. Asimismo, cuando se encuentran aburridos no modifican los niveles de riesgo asumidos al volante.

Los conductores que no han sufrido un accidente de tráfico, no parecen afectados por los estados emocionales agradable e indignado. Así, bajo un estado emocional de indignación mantienen la misma atención, asumen el mismo riesgo y cometen el mismo número de errores e infracciones. Asimismo, afirman prestar la misma atención cuando se encuentran relajados durante la conducción.

Los conductores que no han sido sancionados controlan el afrontamiento vial bajo estados emocionales tanto desagradables como agradables. Así, los entrevistados que durante los últimos tres años no han sido sancionados se caracterizan porque cuando se encuentran indignados durante la conducción, realizan menos adelantamientos, disminuyen el riesgo e incrementan el respeto hacia otros usuarios de la vía. Asimismo, este grupo de conductores, bajo un estado emocional relajado, mantiene el mismo afrontamiento en cuanto a adelantamientos realizados y respeto mostrado hacia otros usuarios.

El patrón opuesto lo encontramos en el conductor que ha recibido más de una sanción, ya que bajo estados emocionales de indignación incrementa el riesgo y disminuye el respeto hacia otros usuarios; y bajo un estado relajado presta menos atención al escenario vial. Estamos ante un conductor emocionalmente poco inteligente ya que se deja influir en gran medida por las diferentes emociones experimentadas durante la conducción.

[ANEXOS]

[CUESTIONARIO UTILIZADO PARA LA ENTREVISTA TELEFÓNICA]

- P.1) ¿Dispone de carné para conducir un turismo?
• Sí..... () PASAR A P.2
• No..... () (FIN ENTREVISTA)
- P.2) ¿Con qué frecuencia conduce?
• Todos los días.....()
• Casi todos los días()
• Unos pocos días a la semana()
• Unos pocos días al mes()
• Unas pocas veces al año()
(FIN ENTREVISTA)
• Con menos frecuencia()
(FIN ENTREVISTA)
- P.3) ¿Qué tipo de vehículo conduce habitualmente? (ENT: Respuesta única-Sugerir opciones de respuesta)
• Turismo convencional
o utilitario ()
• Deportivo ()
• Berlina ()
• Monovolumen ()
• Ranchera ()
• Smart biplaza ()
• Furgoneta ()
• Todoterreno ()
• Motocicleta () (FIN ENTREVISTA)
• Ciclomotor () (FIN ENTREVISTA)
• Camión () (FIN ENTREVISTA)
- P.4.a) ¿Cuánto tiempo hace que conduce de forma habitual?
• Años () ()
• Menos de un año..... ()
- P.4.c) ¿Cuántos caballos tiene su vehículo habitual? (ENT: Nombrar el tipo de vehículo que haya mencionado en P.3)
• Hasta 59 CV..... ()
• 60-80 CV ()
• 81-115 CV ()
• 116-150 CV ()
• Más de 150 CV ()
• No sabe..... ()
• No contesta..... ()
- P.5.a) ¿Qué tipo de vehículo se compraría si tuviera posibilidad de elegir el que más le gusta?
• Turismo convencional o utilitario()
• Deportivo()
• Berlina()
• Monovolumen()
• Ranchera()
• Smart biplaza()
• Furgoneta()
• Todoterreno()
• Motocicleta()
• Ciclomotor()
• Camión()
- P.5.c) ¿Si tuviera posibilidad de elegir, cuántos caballos le gustaría que tuviera ese vehículo?
• Hasta 59 CV..... ()
• 60-80 CV ()
• 81-115 CV ()
• 116-150 CV ()
• Más de 150 CV ()
• No sabe..... ()
• No contesta..... ()
- P.6) ¿El vehículo que conduce actualmente de manera habitual lo utiliza con mayor frecuencia? (ENT: Leer opciones de respuesta)

- Durante su jornada de trabajo..... ()
 - Dirigirse o regresar del lugar de trabajo/ centro de estudios ()
 - Ir de fiesta o marcha..... ()
 - Viajes o excursiones..... ()
 - Asuntos familiares o personales..... ()
 - Otros especificar.....() ()
- P.6.b) ¿Y esa actividad en qué momento suele realizarla? (ENT: Leer opciones de respuesta)
- Por el día ()
 - Por la noche..... ()
 - Indistintamente ()
- P.7) En sus desplazamientos más frecuentes (ENT: Recordar contestación de P.6), ¿cuánto tiempo conduce de forma continua y sin descansar?
- Horas () ()
- P.8) ¿Cuántos kilómetros estimaría que recorre durante ese tiempo, cuando realiza el desplazamiento habitual?
- Kilómetros () () ()
- P.8.a) ¿Cuántos kilómetros cree que puede realizar aproximadamente al año, en general, en todo tipo de desplazamientos?
- Kilómetros () () ()
- P.9) ¿Por qué tipo de vía pasa más tiempo conduciendo cuando realiza sus desplazamientos más frecuentes?
- Zona urbana ()
 - Carretera convencional ()
 - Autopista o autovía..... ()
- P.10) Independientemente de quien fuera el causante ¿En cuántos accidentes de tráfico se ha visto implicado en toda su vida?
- Como conductor () ()
 - Como pasajero () ()
- P.11) ¿Le han puesto alguna multa o cualquier otra sanción en los últimos tres años excluyendo las de aparcamiento?
- Sí () ¿Cuántas? () ()
 - No ()
- P.12) En comparación con otros conductores, usted piensa que su forma de conducir es ...
- Mucho más peligrosa..... ()
 - Un poco más peligrosa..... ()
 - Igual de peligrosa..... ()
 - Un poco menos peligrosa ()
 - Mucho menos peligrosa ()
- P.13) En comparación con otros conductores, generalmente conduce.....?
- Mucho más deprisa que la media..... ()
 - Un poco más deprisa que la media ()
 - Igual que la media ()
 - Un poco más despacio que la media..... ()
 - Mucho más despacio que la media ()
- P.14) ¿Con qué frecuencia se acerca demasiado al vehículo que va delante?
- Nunca..... ()
 - Raramente..... ()
 - A veces ()
 - Frecuentemente ()
 - Muy frecuentemente ()
 - Siempre ()
- P.15) ¿Con qué frecuencia cede el paso a un peatón en un paso señalizado?
- Nunca..... ()
 - Raramente..... ()
 - A veces ()
 - Frecuentemente ()
 - Muy frecuentemente ()
 - Siempre ()

- P.16) ¿Con qué frecuencia realiza adelantamientos apurados o indebidos?
- Nunca..... ()
 - Raramente..... ()
 - A veces ()
 - Frecuentemente ()
 - Muy frecuentemente ()
 - Siempre ()

- P.17) ¿Con qué frecuencia suele conducir después de haber bebido, aunque sea una cantidad de alcohol pequeña?
- Todas las semanas, por lo menos en una ocasión ()
 - Todos los meses, por lo menos en una ocasión ()
 - Alguna vez al año ()
 - Nunca..... ()

- P.18) ¿Con que frecuencia utiliza el móvil mientras conduce para...?
- | | Hace llamadas | Responde llamadas | Manda mensajes |
|--------------------------------|---------------|-------------------|----------------|
| • Siempre | () | () | () |
| • Casi siempre | () | () | () |
| • En algunas ocasiones | () | () | () |
| • En muy pocas ocasiones | () | () | () |
| • Nunca..... | () | () | () |

- P.19) ¿Qué es lo que más le GUSTA o AGRADA de conducir? (Programador: a todos)
- Escuchar música ()
 - La movilidad que me proporciona ()
 - Conducir por autopistas ()
 - Conducir por autovías ()
 - Conducir sin tráfico ()
 - No coger atascos ()
 - Llegar al destino ()
 - Escuchar la radio ()
 - Correr ()
 - Adelantar ()
 - Acelerar ()
 - No sabe ()
 - No contesta ()
 - Todo ()
 - Nada ()
 - Otros especificar.....() ()

- P.19.b) ¿Y cuando se encuentra bajo un estado de ánimo AGRADABLE y está conduciendo? ¿CÓMO RESPONDE? (Programador: a todos)
- | | Más | Igual/
La misma | Menos | No sabe | No contesta |
|---|-----|--------------------|-------|---------|-------------|
| • Presta (atención)..... | () | () | () | () | () |
| • Se arriesga | () | () | () | () | () |
| • Comete errores e infracciones..... | () | () | () | () | () |
| • Mantiene distancia de seguridad | () | () | () | () | () |
| • Realiza adelantamientos..... | () | () | () | () | () |
| • Es respetuoso | () | () | () | () | () |

- P.20) ¿Qué es lo que más le RELAJA de conducir?
- Escuchar música ()
 - Escuchar la radio ()
 - Conducir con poco tráfico..... ()
 - Conducir con un acompañante ()
 - Conocer el recorrido..... ()

- Conducir por autopista ()
- Conducir por autovía ()
- No sabe ()
- No contesta ()
- Todo ()
- Nada ()
- Otros especificar_____ () ()

P.20.b)

Quando se encuentra RELAJADO y está conduciendo, ¿CÓMO RESPONDE? (Programador: a todos)

- | | Más | Igual/
La misma | Menos | No
sabe | No
contesta |
|---|-----|--------------------|-------|------------|----------------|
| • Presta (atención)..... | () | () | () | () | () |
| • Se arriesga | () | () | () | () | () |
| • Comete errores e infracciones | () | () | () | () | () |
| • Mantiene distancia de seguridad | () | () | () | () | () |
| • Realiza adelantamientos..... | () | () | () | () | () |
| • Es respetuoso | () | () | () | () | () |

P.21)

¿Qué es lo que más le MOLESTA o incluso INDIGNA de LA CONDUCCIÓN?

- Cuando realizan maniobras peligrosas ()
- La prepotencia de algunos conductores ()
- El tráfico..... ()
- Los atascos..... ()
- Que no cumplan las normas de tráfico..... ()
- Que me piten..... ()
- La impaciencia de algunos conductores ()
- Que hagan adelantamientos forzosos ()
- El mal tiempo..... ()
- Ir con prisa..... ()
- Las motos ()
- No sabe..... ()
- No contesta..... ()
- Todo ()
- Nada ()
- Otros especificar_____ () ()

P.21.b)

Quando se siente INDIGNADO y está conduciendo, ¿CÓMO RESPONDE) (Programador: a todos)

- | | Más | Igual/
La misma | Menos | No
sabe | No
contesta |
|---|-----|--------------------|-------|------------|----------------|
| • Presta (atención)..... | () | () | () | () | () |
| • Se arriesga | () | () | () | () | () |
| • Comete errores e infracciones | () | () | () | () | () |
| • Mantiene distancia de seguridad | () | () | () | () | () |
| • Realiza adelantamientos..... | () | () | () | () | () |
| • Es respetuoso | () | () | () | () | () |

P.22)

¿Y qué es lo que más le ABURRE de conducir?

- La monotonía..... ()
- Los atascos..... ()
- Las carreteras rectas..... ()
- Las autopistas ()
- Las autovías ()
- Conducir solo ()
- Tráfico/parar continuamente..... ()
- Los viajes largos ()
- No sabe..... ()

- No contesta..... ()
- Todo ()
- Nada ()
- Otros especificar.....() ()

P.22.b) Cuando se encuentra ABURRIDO y está conduciendo, ¿CÓMO RESPONDE? (Programador: a todos)

	Más	Igual/ La misma	Menos	No sabe	No contesta
• Presta (atención).....	()	()	()	()	()
• Se arriesga	()	()	()	()	()
• Comete errores e infracciones.....	()	()	()	()	()
• Mantiene distancia de seguridad	()	()	()	()	()
• Realiza adelantamientos.....	()	()	()	()	()
• Es respetuoso	()	()	()	()	()

P.23) Por último ¿qué es lo que más MIEDO le da de la conducción?

- Tener un accidente..... ()
- Tener un accidente con un acompañante..... ()
- Un accidente por culpa de un tercero..... ()
- Cometer un error..... ()
- Las calles muy transitadas ()
- Los camiones y los autobuses..... ()
- Que no me de tiempo a frenar ()
- Las rotondas ()
- Cuando cambian de carril sin señalar ()
- La velocidad..... ()
- Adelantamientos forzosos de otros..... ()
- Adelantar..... ()
- Cuando se pegan mucho por detrás ()
- Los cruces..... ()
- Los demás conductores..... ()
- No sabe..... ()
- No contesta..... ()
- Todo..... ()
- Nada ()
- Otros especificar.....() ()

P.23.b.) Y si alguna vez siente MIEDO cuando conduce, ¿CÓMO RESPONDE?

	Más	Igual/ La misma	Menos	No sabe	No contesta
• Presta (atención).....	()	()	()	()	()
• Se arriesga	()	()	()	()	()
• Comete errores e infracciones.....	()	()	()	()	()
• Mantiene distancia de seguridad	()	()	()	()	()
• Realiza adelantamientos.....	()	()	()	()	()
• Es respetuoso	()	()	()	()	()

P.24) Al margen de la conducción, en general, usted se considera una persona: (De una forma u otra)?

- Alegre..... ()
- Triste ()
- Extravertida ()
- Introversa ()
- Emocionalmente estable ()
- Emocionalmente inestable ()
- Optimista ()
- Pesimista ()

- P.25) Últimamente, ¿cuál es su estado de ánimo? (dos últimas semanas, uno u otro)
- De buen humor ()
 - De mal humor ()
 - Tenso y nervioso ()
 - Tranquilo y relajado..... ()
 - Optimista ()
 - Pesimista ()

P.26) Recientemente (dos últimos meses) ¿ha vivido usted, su familia o entorno, alguno de los acontecimientos que le voy a nombrar?

- | | SÍ | NO |
|--|-----|-----|
| • La muerte o enfermedad de un ser querido () | () | () |
| • Una ruptura familiar o de pareja () | () | () |
| • La pérdida de un puesto de trabajo () | () | () |
| • Algún problema económico importante () | () | () |
| • Algún problema de salud () | () | () |
| • ¿Destacaría algún otro evento? () | () | () |
| ¿Podría decirme cuál? _____ | | |
| _____ () () | | |

- | | SÍ | NO |
|---|-----|-----|
| • Una boda o unión, un nacimiento o evento similar () | () | () |
| • Algún cambio positivo en el trabajo..... () | () | () |
| • Ha recibido algún regalo o premio..... () | () | () |
| • Ha superado una prueba, examen o curso importante () | () | () |
| • Ha recibido alguna buena noticia () | () | () |
| • Ha adquirido algo importante, una casa, un vehículo () | () | () |
| • ¿Destacaría algún otro evento? () | () | () |
| ¿Podría decirme cuál? _____ | | |
| _____ () () | | |

P.27.a) Generalmente, conducir diría que de una forma u otra:

- Le pone de buen humor ()
- Le pone de mal humor ()
- Le provoca tensión ()
- Le relaja ()
- Le agrada ()
- Le desagrada ()
- Le hace sentir orgulloso ()
- Le hace sentir frustrado..... ()
- Le divierte..... ()
- Le aburre..... () PASAR A P.27.b

P.27.a.1) ¿Le divierte alguna situación en especial? (ENT.: Si después de un tiempo prudencial no contesta indicar N/S N/C)

- _____ () ()
- NS/NC..... ()

P.27.b) Por último, conducir:

- ¿Le provoca ansiedad?
No () Sí () ¿Alguna situación especial?
_____ () ()
- ¿Le estresa?
No () Sí () ¿Alguna situación especial?
_____ () ()
- ¿Le fatiga?
No () Sí () ¿Alguna situación especial?
_____ () ()

P.28) Conteste SÍ o NO a las siguientes afirmaciones:

- | | SI | NO |
|--|-------|-------|
| • Antes de echar la culpa a los otros conductores, me planteo que yo también cometo errores | (___) | (___) |
| • A veces me dejo llevar por el impulso en un momento determinado..... | (___) | (___) |
| • Tiendo a pensar en mis derechos y prioridades antes que en los derechos y prioridades de los otros | (___) | (___) |
| • Tiendo a criticar a los otros conductores | (___) | (___) |
| • Tengo en cuenta los errores que cometo con el objetivo de corregirlos | (___) | (___) |
| • Conservo la calma (y me controlo) ante conductas de provocación por parte de otros conductores | (___) | (___) |
| • Practico una conducción defensiva (prefiero estar en guardia y evitar en todo momento percances o situaciones arriesgadas) | (___) | (___) |

P.29)

Imagínese que asiste o se ve inmerso en los eventos que le voy a ir describiendo y dígame la primera emoción o sentimiento que le venga a la cabeza. ¿Cree que esta emoción o sentimiento podría afectar a su conducción posterior?

- | | SI | NO |
|---|-------|-------|
| • Ha ido al cine a ver una película de muchísima acción | (___) | (___) |
| • Un día soleado y luminoso..... | (___) | (___) |
| • Un día lluvioso o nublado | (___) | (___) |
| • Ha visto en TV la noticia de un trágico accidente de tráfico | (___) | (___) |
| • Ha visto en TV un anuncio que reproduce un trágico accidente de tráfico | (___) | (___) |
| • Se entera del accidente de tráfico de algún conocido | (___) | (___) |

P.30)

Ahora centrémonos en una situación concreta: Dígame la primera emoción o sentimiento que le viene a la cabeza

- ... las circunstancias le obligan a programar un viaje en plena operación salida
 _____ (___).....(___)

- ... ha tratado de evitar la operación salida, sin embargo a pesar de las previsiones se ve inmerso en una retención considerable
 _____ (___).....(___)

Dígame la primera emoción o sentimiento que le viene a la cabeza

Si a la vuelta

- regresa en plena operación retorno
 _____ (___).....(___)

- a pesar de haber intentado evitar la operación retorno, se ve igualmente inmerso en una retención de varios kilómetros.
 _____ (___).....(___)

DATOS DE CLASIFICACIÓN

- P.31) EDAD: () ()
 ENT.: Precodificar la edad. Si el/la entrevistado/a se siente incómodo/a y no desea responder, preguntar ¿En cuál de los siguientes grupos de edad se sitúa Vd.? Leer los grupos establecidos para la precodificación
 Edad:
 • Menos de 35 ()
 • 36 - 45 ()
 • 46 - 55 ()
 • 56 - 65 ()
 • Más de 65 ()
- P.32) CIUDAD: () ()
- P.33) ESTADO CIVIL:
 • Soltero/a ()
 • Casado/vive en pareja ()
 ¿Cuánto tiempo? _____
 • Divorciado/a o Separado/a ()
 ¿Cuánto tiempo? _____
 • Viudo/a ()
 ¿Cuánto tiempo? _____
 • N/S N/C ()
- P.34) N.º DE HIJOS A SU CARGO () ()
- P.35) NIVEL DE ESTUDIOS:
 • No sabe leer (analfabeto) ()
 • Sin estudios, sabe leer ()
 • Estudios Primarios incompletos (Preescolar) ()
 • Estudios Primarios Grado (EGB 1ª etapa, Ingreso, etc) (Estudios hasta los 10 años) ()
 • Enseñanza de 2º Grado/1º Ciclo (EGB 2ª Etapa, 4º Bachiller, Graduado Escolar, Auxiliar Administrativo, Cultura General, etc.) (Estudió hasta los 14 años) ()
 • Enseñanza de 2º Grado/2º Ciclo (BUP, COU, FP1, FP2, PREU, Bachiller Superior, Acceso a la Universidad, Escuela de idiomas, etc.) ()
 • Enseñanza 3º Grado (Esc. Universitarias, Ingenierías Técnicas/Peritaje, Diplomados, ATS, Graduado Social, Magisterio, Tres años de Carrera, etc.) ()
 • Enseñanza de 3º Grado Universitario (Facultades, Esc. Técnicas Superiores, Licenciados, etc. (realizados todos los cursos) ()
 • N/S N/C ()
- P.36) ACTIVIDAD: ENT. C.F.
 • Trabaja () ()
 • Parado () ()
 • Jubilado () ()
 • Busca primer empleo () ()
 • Estudiante () ()
 • Sus labores () ()
 • N/C () ()

**TRABAJO U OCUPACIÓN DEL ENTREVISTADO
 TRABAJO U OCUPACIÓN DEL CABEZA DE FAMILIA
 ANOTAR LITERALMENTE LA PROFESIÓN Y PRECODIFICAR**

- ENT.: _____
- C.F.: _____

Trabajadores por cuenta propia

	ENT.	C.F.
• Agricultor Cooperativas.....	()	()
• Agricultor sin empleados..()	()	
• Agricultor 1-5 empleados.()	()	
• Agricultor 6 o más empleados	()	()
• Comerciante 1-5 empleados	()	()
• Comerciante sin empleados/coop.....	()	()
• Comerciante 6 o más empleados	()	()
• Profesionales liberales	()	()
• Trabajadores Manuales.....	()	()
• Resto (especificar)	() ()	() ()
• NS/NC.....	()	()

Trabajadores por cuenta ajena (sector privado o público)

	ENT.	C.F.
• Director gran empresa.....	()	()
• Director pequeña empresa.....	()	()
• Mando superior	()	()
• Mando intermedio	()	()
• Capataz	()	()
• Representante	()	()
• Administrativo	()	()
• Obrero especializado	()	()
• Vendedor	()	()
• Obrero no especializado ..()	()	()
• Subalterno.....	()	()
• Otro no cualificado.....	()	()
• Jornalero	()	()
• Resto (especificar)	() ()	() ()
• NS/NC.....	()	()

P.37)

INGRESOS ECONÓMICOS

- Altos..... ()
- Medios..... ()
- Bajos..... ()

P.38)

SEXO

NOMBRE DEL ENTREVISTADOR:

“Realizado de acuerdo con las normas del Código de Conducta de ESOMAR y las indicaciones del Briefing”

Firmado: _____

Índice de tablas

Tabla 1: Distribución del censo de conductores y de la muestra en función del sexo	28
Tabla 2: Distribución del censo de conductores y de la muestra en función de la edad	29
Tabla 3: Distribución del censo de conductores y de la muestra en función de la Comunidad Autónoma	29
Tabla 4: Distribución de la muestra en función de la edad y sexo	30
Tabla 5: Distribución de la muestra en función de la Comunidad Autónoma y sexo	31
Tabla 6: Distribución porcentual, por comunidad autónoma, de los conductores a los que la conducción les provoca agrado-desagrado, diversión-aburrimiento, fatiga y ansiedad	94
Tabla 7: Aspectos de la conducción que más agradan, relajan, divierten, indignan, aburren y dan miedo a los conductores	113-114
Tabla 8: Aspectos de la conducción que más estresan, provocan ansiedad y fatigan a los conductores	114

Índice de gráficas

Gráfica 1: Distribución porcentual de los conductores en función del promedio de kms recorridos al año.	34
Gráfica 2: Distribución porcentual de conductores según el motivo de desplazamiento más frecuente	34
Gráfica 3: Distribución porcentual del tipo de vehículo que desea poseer cada tipo de usuario (si tuviera la posibilidad de elegir)	35
Gráfica 4: Distribución porcentual de la potencia del vehículo que desea poseer cada tipo de usuario (si tuviera la posibilidad de elegir)	36
Gráfica 5: Distribución porcentual de implicados en accidentes como conductores y/o como pasajeros.	37
Gráfica 6: Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración que realizan sobre su peligrosidad y velocidad, comparada con la del resto de conductores.	39
Gráfica 7: Distribución porcentual de los conductores en función de la autoevaluación de la peligrosidad y de la velocidad	39
Gráfica 8: Distribución porcentual de los conductores que manifiestan distintas conductas de riesgo en su conducción.	40
Gráfica 9: Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de riesgo asumido en la conducción.	41
Gráfica 10: Distribución porcentual de los rasgos emocionales generales que caracterizan a los conductores.	42
Gráfica 11: Distribución porcentual de los estados emocionales recientes que caracterizan a los conductores.	42
Gráfica 12: Distribución porcentual de los conductores que han sufrido acontecimientos vitales estresantes recientes de carácter negativo.	43
Gráfica 13: Distribución porcentual de los conductores que han sufrido acontecimientos vitales estresantes recientes de carácter positivo	43
Gráfica 14: Distribución porcentual de los conductores que han sufrido eventos vitales en función del estado emocional que les caracteriza.	44
Gráfica 15: Distribución porcentual de los conductores en función de su nivel de inteligencia emocional.	45
Gráfica 16: Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de estudios	69
Gráfica 17: Distribución porcentual de los conductores estables e inestables en función del nivel de riesgo	70
Gráfica 18: Distribución porcentual de los conductores cuyo estado emocional reciente es optimista-pesimista, en función de la potencia del vehículo que usa.	74
Gráfica 19: Distribución porcentual de los conductores cuyo estado emocional reciente es optimista-pesimista, en función de la potencia del vehículo que desea.	75
Gráfica 20: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es alegre-triste, en función del tipo de vehículo que desea.	75
Gráfica 21: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es extravertido-introvertido, en función del tipo de vehículo que desea.	76
Gráfica 22: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es extravertido-introvertido, en función de la potencia del vehículo que desea.	76
Gráfica 23: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es estable-inestable, en función de la potencia del vehículo que desea.	77
Gráfica 24: Distribución porcentual de los conductores con distintos niveles de inteligencia emocional, en función del tipo de vehículo que desea.	77
Gráfica 25: Distribución porcentual de los conductores con distintos niveles de inteligencia emocional, en función de la potencia del vehículo que desea.	78
Gráfica 26: Distribución porcentual de los conductores con estado emocional reciente tenso-tranquilo, en función del tipo de vía por el que circula con mayor frecuencia.	78
Gráfica 27: Distribución porcentual, en función del historial de accidentes, de los conductores cuyo rasgo emocional general es alegre-triste.	79

Gráfica 28: Distribución porcentual, en función del historial de accidentes, de los conductores cuyo rasgo emocional general es optimista-pesimista.	79
Gráfica 29: Distribución porcentual, en función del historial de accidentes, de los conductores con distinto nivel de inteligencia emocional.	80
Gráfica 30: Distribución porcentual, en función del historial de sanciones, de los conductores cuyo rasgo emocional general es extravertido-introvertido.	80
Gráfica 31: Distribución porcentual, en función del historial de sanciones, de los conductores con distinto nivel de inteligencia emocional.	81
Gráfica 32: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es estable-inestable, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	82
Gráfica 33: Distribución porcentual de los conductores cuyo rasgo emocional general es optimista-pesimista, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	82
Gráfica 34: Distribución porcentual de los conductores cuyo estado emocional general es de buen-mal humor, en función del nivel de riesgo asumido autoevaluado.	83
Gráfica 35: Distribución porcentual de los conductores cuyo estado emocional general es optimista-pesimista, en función del nivel de riesgo asumido autoevaluado.	83
Gráfica 36: Distribución porcentual de los conductores que han sufrido eventos vitales en función del nivel de riesgo que asumen en su conducción	84
Gráfica 37: Distribución porcentual del nivel de inteligencia emocional de los conductores, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	85
Gráfica 38: Distribución porcentual del nivel de inteligencia emocional de los conductores, en función del nivel de riesgo asumido autoevaluado.	86
Gráfica 39: Distribución porcentual de los estados de ánimo provocados por la tarea de conducir	87
Gráfica 40: Distribución porcentual de los estados emocionales provocados por la conducción	87
Gráfica 41: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les pone de buen-mal humor.	88
Gráfica 42: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca tensión-relajación.	89
Gráfica 43: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca agrado-desagrado.	89
Gráfica 44: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca diversión-aburrimiento.	89
Gráfica 45: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca ansiedad.	90
Gráfica 46: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca estrés.	90
Gráfica 47: Distribución porcentual, en cada grupo de edad, de los conductores a los que la conducción les provoca fatiga.	90
Gráfica 48: Distribución porcentual en función del sexo de los conductores a los que la conducción les produce tensión-relajación.	91
Gráfica 49: Distribución porcentual en función del sexo de los conductores a los que la conducción les produce ansiedad.	91
Gráfica 50: Distribución porcentual en función del sexo de los conductores a los que la conducción les produce estrés.	92
Gráfica 51: Distribución porcentual en función del sexo de los conductores a los que la conducción les produce fatiga.	92
Gráfica 52: Distribución porcentual, en función del historial de accidentes (total de accidentes), de los conductores a los que la conducción les provoca fatiga.	98
Gráfica 53: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo, de los conductores a los que la conducción les pone de buen-mal humor.	99
Gráfica 54: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo, de los conductores a los que la conducción les divierte-aburre.	99
Gráfica 55: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo, de los conductores a los que la conducción les provoca estrés o no.	99
Gráfica 56: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo, de los conductores a los que la conducción les provoca fatiga o no.	100
Gráfica 57: Distribución porcentual, en función del nivel de inteligencia emocional, de los conductores a los que la conducción les pone de buen-mal humor.	103
Gráfica 58: Distribución porcentual, en función del nivel de inteligencia emocional, de los conductores a los que la conducción les provoca tensión-relajación.	103
Gráfica 59: Distribución porcentual, en función del nivel de inteligencia emocional, de los conductores a los que la conducción les provoca estrés o no.	103
Gráfica 60: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que más agradan.	104
Gráfica 61: Distribución porcentual de las situaciones de la conducción que más divierten.	105
Gráfica 62: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que más relajan.	106
Gráfica 63: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que más molestan o indignan.	107
Gráfica 64: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que más aburren.	108

Gráfica 65: Distribución porcentual de los aspectos de la conducción que producen más miedo	109
Gráfica 66: Distribución porcentual de las situaciones de la conducción que provocan más ansiedad	109
Gráfica 67: Distribución porcentual de las situaciones de la conducción que provocan más estrés	110
Gráfica 68: Distribución porcentual de las situaciones de la conducción que provocan más fatiga	111
Gráfica 69: Porcentaje de conductores a los que algún aspecto de la conducción les provoca reacciones emocionales (diversión, agrado, relajación, molestia, aburrimiento y miedo)	112
Gráfica 70: Porcentaje de conductores a los que algún aspecto de la conducción les provoca reacciones emocionales (estrés, ansiedad y fatiga)	112
Gráfica 71: Distribución porcentual de las situaciones que más agradan mientras se conduce, en función del historial de accidentes	135
Gráfica 72: Distribución porcentual de las situaciones que más divierten mientras se conduce, en función del historial de accidentes	136
Gráfica 73: Distribución porcentual de las situaciones que más molestan mientras se conduce, en función del historial de accidentes	136
Gráfica 74: Distribución porcentual de las situaciones que más aburren mientras se conduce, en función del historial de accidentes	137
Gráfica 75: Distribución porcentual de las situaciones que más miedo dan mientras se conduce, en función del historial de accidentes	137
Gráfica 76: Distribución porcentual de las situaciones que más agradan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado	139
Gráfica 77: Distribución porcentual de las situaciones que más divierten mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado	140
Gráfica 78: Distribución porcentual de las situaciones que más relajan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado	140
Gráfica 79: Distribución porcentual de las situaciones que más molestan o indignan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado	141
Gráfica 80: Distribución porcentual de las situaciones que más aburren mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado	142
Gráfica 81: Distribución porcentual de las situaciones que más estresan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado	142
Gráfica 82: Distribución porcentual de las situaciones que más fatigan mientras se conduce, en función del nivel de riesgo asumido evaluado	143
Gráfica 83: Distribución porcentual de las situaciones que más agradan mientras se conduce, en función del nivel de inteligencia emocional del conductor	147
Gráfica 84: Distribución porcentual de las situaciones que más relajan mientras se conduce, en función del nivel de inteligencia emocional del conductor	148
Gráfica 85: Distribución porcentual de las situaciones que más aburren mientras se conduce, en función del nivel de inteligencia emocional del conductor	149
Gráfica 86: Distribución porcentual de las situaciones que más miedo dan mientras se conduce, en función del nivel de inteligencia emocional del conductor	149
Gráfica 87: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la visualización de una película de mucha acción	150
Gráfica 88: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la vivencia de un día soleado y luminoso	151
Gráfica 89: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la vivencia de un día lluvioso o nublado	151
Gráfica 90: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la visión en TV de la noticia de un trágico accidente de tráfico	151
Gráfica 91: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la visión en TV de un anuncio que reproduce un trágico accidente de tráfico	152
Gráfica 92: Distribución porcentual de las emociones o sentimientos que pueden afectar a la conducción asociados a la noticia de que algún conocido ha sufrido un accidente de tráfico	152
Gráfica 93: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable.	154
Gráfica 94: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado.	154
Gráfica 95: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado.	155
Gráfica 96: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido.	155
Gráfica 97: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo.	156
Gráfica 98: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en el nivel de atención durante la conducción.	157
Gráfica 99: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en el nivel de riesgo asumido durante la conducción.	157

Gráfica 100: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en los errores o infracciones cometidos durante la conducción.	158
Gráfica 101: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en la distancia de seguridad mantenida durante la conducción.	159
Gráfica 102: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en los adelantamientos realizados durante la conducción.	159
Gráfica 103: Distribución porcentual de la influencia de los distintos estados de ánimo en ser respetuoso durante la conducción.	160
Gráfica 104: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del historial de accidentes.	184
Gráfica 105: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del historial de accidentes.	185
Gráfica 106: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del historial de accidentes.	185
Gráfica 107 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del historial de accidentes.	186
Gráfica 108: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del historial de accidentes.	186
Gráfica 109 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del historial de accidentes.	187
Gráfica 110: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del historial de accidentes.	187
Gráfica 111 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del historial de accidentes.	188
Gráfica 112: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	189
Gráfica 113 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	190
Gráfica 114: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	191
Gráfica 115 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	191
Gráfica 116: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	192
Gráfica 117 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	192
Gráfica 118: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	193
Gráfica 119 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	194
Gráfica 120: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	194
Gráfica 121 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del nivel de riesgo asumido evaluado.	195
Gráfica 122: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del nivel de inteligencia emocional.	205
Gráfica 123 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo agradable, en función del nivel de inteligencia emocional.	205
Gráfica 124: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del nivel de inteligencia emocional.	206
Gráfica 125 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo relajado, en función del nivel de inteligencia emocional.	206
Gráfica 126: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del nivel de inteligencia emocional.	207
Gráfica 127 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo molesto o indignado, en función del nivel de inteligencia emocional.	207
Gráfica 128: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del nivel de inteligencia emocional.	208
Gráfica 129 (cont.): Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo aburrido, en función del nivel de inteligencia emocional.	209
Gráfica 130: Distribución porcentual de los cambios en la conducción bajo un estado de ánimo de miedo, en función del nivel de inteligencia emocional.	209
Gráfica 131: Distribución porcentual de los conductores que creen que las emociones provocadas por las distintas situaciones pueden afectar a su conducción.	210
Gráfica 132: Distribución porcentual, en función del sexo, de los conductores que creen que las emociones provocadas por las distintas situaciones pueden afectar a su conducción.	211
Gráfica 133: Distribución porcentual, en función del nivel de riesgo asumido evaluado, de los conductores que creen que las emociones provocadas por las distintas situaciones pueden afectar a su conducción.	219
Gráfica 134: Distribución porcentual, en función del nivel de inteligencia emocional, de los conductores que creen que las emociones provocadas por las distintas situaciones pueden afectar a su conducción.	222

BIBLIOGRAFÍA

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Sanmartín, J.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de la población española. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Medina, J.E.; Montoro, L.; et. al. (2003). Una visión a partir de algunas prácticas internacionales. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2003). Formación y Educación Vial. Una visión a través de la población española. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; et. al. (2004). Los jóvenes en el Tráfico. Circunstancias culturales, sociales y psicológicas. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; Ballestar, M.^a Luisa; et. al. (2004). Los jóvenes en el Tráfico. Una visión en primera persona. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Alamar, B. y Ballestar, M.^a Luisa (2005). La justicia en el Tráfico. Conocimiento y valoración de la población española. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Medina, J.E. y Alamar, B. (2005). La justicia en el Tráfico. Análisis del ciclo legislativo-ejecutivo a nivel internacional. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Sánchez, F. (2005). SARTRE 3. Actitudes sociales frente al riesgo en Europa. Resultados de la muestra española. Dirección General de Tráfico.

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Alamar, B y Egido, A. (2006). Emociones y conducción. Teoría y Fundamentos.

www.attitudes.org

Attitudes

Attitudes es un compromiso de Audi con la protección del medio ambiente y la promoción de la educación vial.