

La ansiedad y su influencia en los conductores españoles



16



Cuadernos de Reflexión





La ansiedad y su influencia en los conductores españoles

Jordi Fernández Castro
Eduardo Doval

Con la colaboración de la Facultad de Psicología
de la Universidad Autónoma de Barcelona

© 2010 Attitudes

Colección Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2010 los autores: Jordi Fernández Castro y Eduardo Doval

Edita: Attitudes

Con la colaboración de la Facultad de Psicología de la Universidad Autónoma de Barcelona

1ª edición: Diciembre 2010

ISBN: 978-84-614-6328-2

Depósito Legal:

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 el Programa de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) de Audi en España

Índice

1. Introducción	5
1.1 La ansiedad.....	7
1.2 La ansiedad en la conducción	9
1.3 La ansiedad y los conductores españoles	11
1.4 Objetivos de esta investigación.....	13
2. Metodología	15
2.1 Diseño de la investigación	16
2.1.1 Estudio cuantitativo	16
2.1.2 Estudio cualitativo	26
3. Resultados	29
3.1 Ansiedad en la conducción	30
3.2 Evitar conducir	48
3.3 Situaciones de la conducción que producen nerviosismo	58
3.4 El abandono de la conducción	60
3.5 Relación entre ansiedad y evitación	63
3.6 Cuando se cede la conducción al hombre	64
3.7 Análisis de segmentación	67
3.8 Distribución territorial de la ansiedad ante la conducción	68
4. Conclusiones y propuestas	71
5. 9ª Jornada de Reflexión Attitudes: ¡Quiero conducir! De la ansiedad a la fobia en la conducción	79
6. Referencias	147
7. Anexo	151
7.1 Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica	152
7.2 Índice de tablas	168
7.3 Índice de gráficas	168

1. Introducción

En mi juventud solía ir a todos lados en una moto scooter. Me encantaba, y me desplazaba por la ciudad a placer. En aquella época, uno de los grandes enemigos de las motos eran los raíles de los tranvías. Los tranvías habían sido substituidos en muchas ciudades por los autobuses pero durante mucho tiempo el asfalto de las calles siguió estando rotulado por los raíles. Si se cruzaba un raíl en perpendicular no pasaba nada, pero si se circulaba en el mismo sentido que el carril, la rueda delantera podía encajarse en el raíl y te ibas al suelo. Yo había tenido alguna caída de este tipo y también debido a la lluvia, aunque luego comentaba estos incidentes, leves en realidad, exagerándolos cómo algo que constituía parte de los alicientes de ir en moto.

Un día, salí del trabajo a la hora de la comida junto con una compañera que había quedado con su novio unas manzanas más allá, no más de diez minutos andando. Yo no me resistí a ofrecerme a llevarla. Iba en la misma dirección, así que no me costaba nada y no podría entender que nadie se resistiese a disfrutar del placer de circular con libertad con la cara al viento -el casco aún no era obligatorio-. Ella me dijo que gracias, pero que no. Yo insistí. Mi amiga me confesó que en realidad le daba miedo ir en moto, y cuando le pregunté si había montado alguna vez, tuvo que reconocer que no lo había hecho en su vida.

Aquí me vi triunfante, y le dije que tenía miedo porque no lo había probado. Un corto viajecito conmigo seguro que acabaría con ese problema. Al final aceptó, más por mi insistencia que por convicción. Partimos y los primeros cien metros fueron excelentes aunque ese fue el viaje más corto de mi vida en moto, al llegar a la primera curva, que era algo cerrada, me incliné ligeramente para tomarla, mi amiga al sentir que perdía la posición vertical y que el suelo se acercaba por su mano derecha, hizo un movimiento brusco en sentido contrario y antes de darme cuenta nos habíamos caído los dos por el suelo. No nos hicimos mucho daño; algún siete en la ropa y algún arañazo. La ayudé a levantarse y le dije que no pasaba nada que nos volvíamos a montar, ella se negó en redondo y con una total resolución. Claro que no podía dejar que acabara el trayecto andando y apareciese ante su novio con las medias rotas como las llevaba. Me sentía responsable y la acompañé andando y empujando la moto. Un cuadro bastante penoso para un joven fan de las scooters como era yo. A partir de ese momento, no subí a nadie en la moto que no me demostrase que ya había hecho de paquete anteriormente y que no le daba miedo en absoluto hacerlo.

Por su puesto que mi amiga no ha vuelto a subirse a una moto (y como dice ella cuando lo recuerda, ni se ha subido ni tan solo se le ha pasado esta posibilidad por la cabeza) y eso que ya han pasado muchos, muchos años.

Esta anécdota, ocurrida a uno de los autores de este libro, ilustra hasta que punto la misma actividad puede ser vivida como algo fantástico para una persona y, a la vez, como algo terrible para otra. Conducir un vehículo es una actividad absolutamente gratificante para muchas personas que hallan en la conducción una actividad agradable, estimulante y, además, muy práctica. Pero también hay quien considera que conducir es algo peligroso,

llo de molestias e inconvenientes y, en el fondo, innecesario. De hecho, conducir es una actividad que cada conductor vive de forma diferente y especial. Posiblemente, la primera pregunta que surge a todo aquél que se plantee la psicología del conductor, es por qué hay personas imprudentes que asumen riesgos innecesarios y que conducen de manera agresiva. Sin embargo, la conducción no solamente es una actividad que transforme a personas apacibles en conductores irascibles, sino también una actividad que pueden atemorizar a personas seguras y tranquilas. Hay personas que cuando se ponen al volante están continuamente en tensión, se sienten físicamente mal, y de hecho cuando dejan el coche aparcado sienten un gran alivio. La ansiedad puede llegar a que los conductores se sientan preocupados antes de tener que coger el coche sólo con pensar que tienen que realizar un desplazamiento conduciendo ellos mismos. Y llega el momento en que se elude conducir o directamente uno se siente totalmente incapaz de estar a los mandos de un vehículo. Éste es el tema de este libro: la ansiedad producida por la conducción.

1.1 La ansiedad

Las personas tienen **ansiedad** cuando sienten intranquilidad, nerviosismo y aprensión. Es un sentimiento desagradable, y cuando alguien se siente ansioso, intenta reducirlo de la manera que puede. La ansiedad está relacionada con el **miedo**, pero en el caso del miedo el sentimiento de ansiedad está provocado por alguna circunstancia identificable como un peligro o amenaza que empuja a huir de ella. Por lo tanto, mientras que la ansiedad es un sentimiento difuso e identificable por la intranquilidad que genera, el miedo es un sentimiento ligado a un peligro, aunque ambos estados emocionales responden al mismo mecanismo psicológico que es la motivación de defensa de la propia integridad física y, en último término, de la propia vida.

La motivación de defensa es un mecanismo adaptativo controlado por estructuras cerebrales bastante bien conocidas (LeDoux, 1999). Ante situaciones potencialmente peligrosas, es decir que puedan producir un daño en el organismo, se pone en marcha un sistema de respuesta rápida que activa el organismo, se acelera el sistema cardiovascular con lo que aumenta la respiración y el ritmo cardíaco, se movilizan en el torrente sanguíneo las sustancias que pueden proporcionar energía a los músculos, se dilatan las pupilas y se producen una serie de cambios que facilitan que se pueda actuar con rapidez y energía, como cuando alguien sale corriendo ante un animal peligroso. Junto con estos cambios, también se produce una activación cerebral que consiste en mantener un nivel alto de alerta que facilita que se preste atención a toda aquella información relacionada con el peligro. Esta actuación supone lo que se ha llamado el **secuestro emocional**, es decir, cuando una persona está en peligro y siente miedo, eso se convierte en lo más importante y deja de prestar atención a cualquier otra cosa hasta que no consigue alejarse de ese peligro.

La motivación de defensa, el miedo y la ansiedad, como acabamos de decir, es un mecanismo adaptativo y necesario. La activación rápida ante el peligro que no se para en re-

flexiones ni dudas, es algo que permite reaccionar enérgicamente. En el caso de la conducción es evidente que para conducir bien es necesario estar alerta para detectar peligros y mantenerse atento y activado. No se podría conducir estando totalmente relajado y despreocupado. Pero por otra parte, la ansiedad y el miedo, si son excesivos, pueden ser realmente más dañinos que los peligros que se quieren evitar, puesto que aceleran la fatiga y facilitan la comisión de errores.

Llegados a este punto se debe poder identificar dónde está la frontera entre una atención y prevención apropiadas a los peligros de la conducción, y la ansiedad y el miedo incapacitantes. Una respuesta que se ha abierto paso es que la clave está en la percepción del control (Fernández-Castro, 1999; McKenna, 1993; McKenna y Horswill; 2006). Una persona puede detectar peligros potenciales con perfecta claridad y de forma natural adecuará su conducción a estos peligros, mientras crea que es capaz de realizar la conducta adecuada para hacer frente a los peligros y evitarlos. Un conductor experimentado que circule a 120 Km/h por una autopista sabe perfectamente que si diese un golpe de volante repentino se podría salir de su carril, volcar el vehículo y chocar violentamente. Sin embargo, la mayoría de los conductores que circulan en estas condiciones no sienten miedo, aunque reconozcan el peligro, precisamente porque se sienten capaces de mantener firmemente el coche dentro de su carril. Cuando una persona duda de sus capacidades como conductor o identifica situaciones de la conducción que escapan a su control, como por ejemplo la conducción temeraria de otro conductor, es cuando puede sentir ansiedad y miedo. Esto podría explicar por qué se da la ansiedad al propio hecho de conducir sin que exista un peligro evidente. Esta ansiedad general ante la conducción está relacionada con la percepción de un control bajo de la situación, tanto porque uno se considere a sí mismo como una persona poco hábil o porque la conducción de los otros conductores o las condiciones ambientales se consideren cambiantes, inesperadas o fuera de control.

Todo el mundo puede sentir en algún momento concreto ansiedad al conducir. Algunas personas incluso pueden sentirla con una cierta frecuencia, aunque ello no debe considerarse necesariamente como un trastorno, es decir, como algo patológico.

Cuando se siente un miedo intenso y desproporcionado a conducir que impide o dificulta gravemente la conducción, es cuando se puede decir que se padece **amaxofobia** o fobia a conducir. La amaxofobia lleva a abandonar la conducción totalmente, o a no conducir en circunstancias concretas como por ejemplo de noche o en grandes ciudades. La amaxofobia puede desarrollarse desde el período de aprendizaje e inicio de la conducción, como consecuencia de un accidente de tráfico o a partir de haber sufrido un ataque de pánico. Un ataque de pánico es una reacción súbita de ansiedad con sudoración, taquicardia, dolor en el pecho, sensación de pérdida de control y una intensa agitación. El miedo a volver a padecer un ataque de pánico mientras se conduce es un desencadenante frecuente de la amaxofobia. La amaxofobia puede también desarrollarse de manera concomitante con otros trastornos como la agorafobia, la depresión o el trastorno obsesivo-compulsivo (Durand & Barlow, 2006).

La ansiedad no se reduce a un sentimiento de nerviosismo y a una activación fisiológica de las personas que la experimentan. Las personas que sufren una ansiedad alta ven todas sus funciones cognitivas mediatizadas por este hecho (Eysenck y Calvo, 1992; Eysenck,

1997, Mathews y MacLeod, 1994; MacLeod, 1996; MacLeod y Mathews, 1988). A continuación repasaremos cómo la ansiedad modifica el funcionamiento cognitivo.

El punto de partida de la ansiedad, como ya hemos visto, consiste en la detección de los peligros y en su evitación. Un estado de ansiedad introduce un sesgo en el funcionamiento cognitivo, es decir, de la atención, la percepción y la memoria, de forma que se prioriza aquella información que puede entrañar algún peligro. Por ejemplo, las personas ansiosas tienden a recordar con mayor facilidad hechos negativos relacionados con sus miedos antes que otros hechos que no tengan la connotación de peligro. Es decir, una persona ansiosa que esté conduciendo por una carretera, por ejemplo, tenderá a recordar con más facilidad un accidente que haya visto en ese lugar que todas las otras ocasiones en que haya pasado por allí y no haya sucedido nada fuera de lo normal.

Una persona ansiosa también presta mucha atención a las señales de peligro, incluso a costa de dejar de prestar atención a otras señales; o sea, que una persona ansiosa puede estar concentrada en aquello que crea que puede ser peligroso como por ejemplo la conducción de otro conductor, pero quizás no preste tanta atención a otras señales importantes para la conducción, como advertencias o indicadores de carreteras.

Otra característica de las personas ansiosas es que tienden a interpretar las señales ambiguas o neutras en su sentido más negativo. Por esa razón, una persona ansiosa, ante la duda, ve peligros en situaciones en las que otras personas no los verían.

Además de interpretar las señales externas en función de la ansiedad, las personas ansiosas también interpretan negativamente sus sensaciones internas. Un estado de inquietud, un pequeño dolor, cualquier sensación interna, se tiende a interpretar como una merma de aptitudes para controlar la situación y se transforma así en una señal de peligro.

Por lo tanto, aunque la ansiedad es en su origen una activación ante situaciones de peligro, cuando se da de manera intensa y continuada se traduce en una merma de las habilidades motrices. Las personas ansiosas pueden cometer más distracciones puesto que se fijan solamente en un rango muy específico de señales, tienen un tiempo de reacción mayor para todo lo que no sea un peligro inminente y menor habilidad en actos motrices que requieran un mínimo de concentración.

1.2 La ansiedad en la conducción

Mark Wilson y un grupo de colaboradores de la Manchester Metropolitan University (Wilson, Smith, Chattington, Ford & Marple-Horvat, 2006) analizaron la eficacia de la conducción de un grupo de conductores en un simulador. Los participantes realizaron un circuito en un simulador de conducción de automóviles en dos condiciones. En la primera, tenían que hacer el circuito de la manera más rápida posible pero sin que se les presionara para ello. La segunda vez que realizaban el circuito, se les decía que se iba a evaluar

su ejecución y que se compararía con los otros participantes, para ver quienes eran los buenos conductores. Por otra parte, los participantes fueron clasificados en dos grupos según sus características personales, los que tenían un rasgo de ansiedad alto, es decir que tenían una propensión general a sentirse ansiosos en diferentes circunstancias, y los que tenían un rasgo de ansiedad bajo.

Se registró, mediante autoinforme, la ansiedad experimentada por los participantes y también la respuesta pupilar y los movimientos oculares, indicadores de activación fisiológica. Se evaluó asimismo la eficiencia en la conducción, es decir, el mantenimiento de la mejor posición horizontal en la carretera con el menor número de cambios en el volante, y la eficiencia en el control de la velocidad, esto es, el mantenimiento de la velocidad con el menor número de cambios en accionar el acelerador. Finalmente, también se registró el tiempo total invertido en realizar cada circuito, como una medida de la eficacia del conductor.

Los resultados de este estudio indicaron que las situaciones competitivas inducían ansiedad en todos los conductores, pero que esta reacción era más acusada en los conductores que tenían ya un rasgo elevado de ansiedad. Los conductores ansiosos también tardaron más tiempo en completar el circuito con lo que fueron menos eficaces que los conductores menos ansiosos. Pero, además, también fueron menos eficientes, puesto que para completar el circuito movieron mucho más de lo necesario tanto el volante como el pedal del acelerador.

Este estudio apoya claramente la idea de que la ansiedad altera el funcionamiento cognitivo haciéndolo menos eficiente, puesto que las preocupaciones sobre la propia conducción restan concentración en la realización de los movimientos de control del coche.

Por ello, no es de extrañar que las personas con ansiedad tengan una especial dificultad en conducir correctamente en situaciones en las que son evaluados como sería precisamente los exámenes para obtener el carné de conducir. Fairclough, Tattersall & Houston (2006) registraron la ansiedad tanto desde un punto de vista subjetivo como fisiológico, mediante la frecuencia cardíaca de un grupo de conductores en tres situaciones distintas: una sesión de conducción normal, un examen de conducción ficticio y el examen real de conducción. No hallaron diferencias importantes en las sesiones de conducción normal y en el ensayo del examen, pero en el examen real aquellos que suspendieron fueron los que tenían índices de ansiedad más altos y peor rendimiento.

Tampoco resulta sorprendente que los conductores noveles tengan más ansiedad al conducir que los experimentados y que a mayor experiencia de éstos, menor ansiedad sienten al conducir (Saiz, Bañuls y Monteagudo, 1997). Aunque también nos podríamos preguntar si lo que pasa es que a medida que un conductor tiene más experiencia se va reduciendo su ansiedad, o que los conductores ansiosos precisamente por su ansiedad conducen poco y no llegan a ser conductores con mucha experiencia.

¿Significan estos datos que los conductores ansiosos son conductores con riesgo de cometer imprudencias y de sufrir accidentes de tráfico? Ésta es una pregunta a la que no se

puede contestar de una manera simple, diciendo sí o no. Ulleberg (2002) evaluó los efectos de varios rasgos de personalidad, incluyendo la ansiedad, en un amplio grupo de conductores jóvenes. Su análisis dio como resultado seis subgrupos que se diferencian en sus actitudes hacia el tráfico, su estilo de conducción y su implicación en accidentes. Dos de estos grupos tenían un alto riesgo de accidentalidad. El primero, compuesto mayoritariamente por hombres, se caracterizaba por niveles bajos de altruismo y de ansiedad, mucha búsqueda de sensaciones, irresponsabilidad y agresividad en relación con la conducción. El segundo grupo de riesgo, compuesto mayoritariamente por mujeres, tenía ansiedad alta y también una gran búsqueda de sensaciones y hostilidad relacionada con la conducción. Pero por otra parte, Oltedal y Rundimo (2006) estudiaron la relación entre la personalidad, la conducción peligrosa y la implicación en accidentes de tráfico. Los resultados indicaron que la ansiedad estaba relacionada con la conducción peligrosa de una forma muy débil y casi nada con haber estado implicado en accidentes. Los autores de este estudio sugieren que la relación entre la ansiedad y la accidentalidad podría ser no lineal; es decir, suponen que mientras un nivel medio de ansiedad no afecta especialmente a la conducción, el grupo de personas con una ansiedad muy baja y el grupo opuesto con una ansiedad muy alta sí que muestran una conducción más peligrosa, en el primer caso por un exceso de confianza y en el segundo caso por un exceso de tensión. En todo caso, Sahar (2009) estudió la comisión de errores, distracciones e infracciones en función del rasgo de ansiedad de los conductores. Los resultados indicaron que a mayor nivel de ansiedad, mayor frecuencia de errores, distracciones e infracciones, concluyendo que efectivamente las personas con los niveles de ansiedad más altos tienen una conducción potencialmente más peligrosa. Sin embargo, hay que hacer notar que en este estudio no se evaluó la accidentalidad.

1.3 La ansiedad y los conductores españoles

En 2006, Attitudes dedicó sus Jornadas de Reflexión a las emociones y la conducción. En el estudio realizado con este motivo (Alonso, Sanmartín, Esteban, Calatayud, Alamar y López, 2006), se concluyó que los conductores siempre asumen la conducción con una determinada carga emocional que, naturalmente, influye en su forma de conducir. Una observación que se pudo constatar fue que cuando la conducción se realiza en un estado emocional desagradable se produce más fatiga, menor atención, se asumen más riesgos y se cometen más errores e infracciones. Resultados similares también se han obtenido en estudios realizados en otros países. Por otra parte, parece ser que los conductores más seguros son los que disfrutan más al conducir.

También se hallaron diferencias importantes entre hombres y mujeres. Los hombres tienden más a sentir emociones positivas cuando conducen que las mujeres, mientras que éstas experimentan mayor tensión, ansiedad y estrés. Sin embargo, aunque se ven más influidas por las emociones, el comportamiento al volante de las mujeres se ve menos afectado que el de los hombres.

También es importante resaltar que el miedo afecta de forma diferencial a conductores expertos y noveles. El miedo podría ser beneficioso para el conductor novel porque le hace más precavido y presta más atención a la conducción. Sin embargo, tiene el efecto contrario cuando afecta a los conductores expertos.

En 2008, Attitudes dedicó sus Jornadas de Reflexión a la salud vial y en la investigación realizada (Alonso, Sanmartín, Esteban, Calatayud, Alamar y López, 2008) se estudió la salud de los conductores y cómo el estado de salud influye en la conducción y su seguridad. Cuando se estudiaron las alteraciones emocionales, se descubrió que el 21,9% de los conductores manifestaba algún síntoma relacionado con la depresión, el 11,2% con trastornos de ansiedad y que el 76,9% habían experimentado algún suceso vital estresante. Más de la mitad de los conductores afirmaron haber experimentado, durante los tres meses anteriores, dolores de cabeza o nuca, el 48,5% dificultades para dormir, el 35% nerviosismo, el 27,4% irritación, el 24,1% dificultades para relajarse y el 20% mareos, sudores, temblores y hormigueos. Es necesario recordar que estos porcentajes no reflejan alteraciones emocionales producidas por la conducción sino la cantidad de conductores que las experimentan sea cual sea su causa. Este estudio se interesaba en descubrir hasta que punto éstas alteraciones interfieren en la conducción. En este sentido, es significativo constatar que el 77% de los conductores afirma que la depresión, la ansiedad y el estrés afectan a la conducción y que el 60,4 % de los conductores con alteraciones emocionales reconoce que en alguna ocasión ha pensado que no estaba en condiciones de conducir. También es importante recordar que una de las conclusiones de este estudio fue que los hombres están menos sensibilizados, y por lo tanto son menos conscientes que las mujeres sobre la influencia de estos estados psicológicos en la conducción. Finalmente, también se constató que los conductores con estados de ansiedad, depresión o estrés asumen más riesgos al conducir.

En los dos estudios de Attitudes citados, la ansiedad aparecía involucrada en la manera en que las personas se desarrollan como conductores. En el estudio actual vamos a prestar atención a la ansiedad producida por la conducción, para poder comprender mejor cómo influye en los hábitos de conducción y hasta qué punto aleja a los conductores de la práctica.

En un estudio realizado a partir de una muestra de 1502 personas mayores de 18 años con carné de conducir de la Comunidad de Madrid (Instituto MAPFRE, 2005), se concluyó que había un 33% de personas con miedo a conducir y que dentro de este grupo el número de mujeres era el doble que el de hombres. De este 33%, un 18% no conducían, por lo que los autores infieren que tienen miedo paralizante. En este estudio se destaca que la principal causa de miedo a ponerse detrás de un volante es la manera de conducir del resto de usuarios de la vía pública, y que en el caso de los conductores que tiene este denominado miedo paralizante, es decir que no conducen habitualmente, entre los hombres la causa principal de no conducir es la disminución de capacidades y entre las mujeres la baja autoestima, aunque también hay que tener en cuenta que la media de edad de las mujeres era inferior a la de los hombres.

Este estudio pone de manifiesto que el número de conductores españoles que sufre de ansiedad cuando tiene que conducir puede ser muy elevado, y también apunta que esta

ansiedad puede llevar a dejar de conducir. Sin embargo, se evaluó la ansiedad con una sola pregunta a la que se debía contestar sí o no (*¿Tiene miedo a conducir?*) al igual que la práctica de la conducción se infería a partir de una pregunta (*¿Usted conduce?*), con dos posibles respuestas (*sí o no*). La ansiedad, de hecho, se manifiesta en grados diversos y una respuesta de sólo dos alternativas posiblemente no es suficientemente sensible a los diferentes matices que pueden expresar las personas en sus sentimientos. De igual manera, la práctica habitual de la conducción tiene diversos grados, además de que una cosa es el deseo de no conducir y otra que una persona conduzca por necesidad u obligación aunque no lo desee. Otra puntualización que se debe hacer a las conclusiones de este estudio, es que la ansiedad puede llevar al abandono de la conducción, pero los conductores también pueden dejar de conducir por otras razones, como por ejemplo, la pérdida de facultades físicas.

1.4 Objetivos de esta investigación

En resumen, sabemos que la ansiedad afecta a la conducción y que, a su vez, la conducción puede provocar ansiedad y que entre los conductores españoles la ansiedad es un fenómeno frecuente.

Por todo ello, el primer objetivo de este estudio es **estimar la cantidad de conductores españoles que experimentan ansiedad al conducir y en qué grado lo hacen**. Asimismo, queremos identificar **las razones**, sea la ansiedad u otra causa, **que llevan a los conductores a evitar conducir e incluso a abandonar totalmente la práctica de la conducción**. Consecuentemente, pretendemos conocer **la relación que hay entre la ansiedad y la evitación de la conducción**.

También queremos constatar las diferencias que hay en la ansiedad y la evitación entre **hombres y mujeres**, entre **conductores expertos y noveles** y entre conductores de las **zonas con tráfico denso o de las zonas con menor tráfico**.

Para alcanzar estos objetivos se ha confeccionado un cuestionario sobre los diferentes aspectos de la ansiedad en la conducción y se ha administrado una muestra representativa de la población de conductores españoles. Pero dado que los cuestionarios de este tipo proporcionan una información general que no siempre permite profundizar, también se realizaron entrevistas en profundidad a conductores que representaban a los perfiles de conductor que pretendíamos analizar. Así pues, este estudio se realizó en dos fases, una cuantitativa basada en metodología de encuesta, y otra cualitativa a través de entrevistas en profundidad.

En el momento de editar este estudio, se ha publicado la noticia (El Periódico, 9 de diciembre de 2010, pág. 26) de que un juez de Lleida, en una sentencia pionera, ha concedido una pensión mensual a una mujer que necesita el coche para trabajar y no puede conducir por la ansiedad. ■

2. Metodología

2.1 Diseño de la investigación

Como se ha indicado, en lo que se refiere a la recogida de datos, el estudio se ha planteado en dos etapas que, dada la metodología empleada y el tipo de datos recogidos, denominaremos cuantitativa y cualitativa.

Para la etapa cuantitativa se diseñó un cuestionario, cuyas preguntas eran relevantes para dar respuesta a los objetivos planteados en la investigación. Se eligió una muestra representativa de la población de ciudadanos españoles con carné de conducir y, mediante una entrevista telefónica, se les aplicó dicho cuestionario.

Con los datos recogidos en la etapa cuantitativa se identificaron ciertos perfiles de personas con carné y con un alto nivel de ansiedad relacionada con la conducción o que evitaban conducir. Para ahondar en las características de dichas personas, en la etapa cualitativa del estudio, se realizaron entrevistas en profundidad con algunas de las personas que, habiendo contestado al cuestionario en la etapa cuantitativa, resultaron pertenecer a dichos perfiles de interés.

2.1.1. Estudio cuantitativo

- ▶ **Universo:** Españoles que tienen carné de conducir o lo han tenido en alguna ocasión.
- ▶ **Método de recogida de información:** Administración telefónica de un cuestionario estructurado de 44 preguntas de diferentes formatos de respuesta asistido por ordenador (CATI).
- ▶ **Muestreo** estratificado polietápico, con una distribución aporportional de la muestra por comunidades autónomas. Se sobrerrepresentaron las comunidades con menos población con el fin de conseguir una muestra suficiente como para garantizar significaciones mínimas. Se han determinado estratos por comunidad autónoma y tamaño de hábitat. En cada estrato se han seleccionado los puntos muestrales, siguiendo criterios de aleatoriedad y representatividad. En cada punto muestral, la selección de las unidades últimas se ha realizado proporcionalmente en base al sexo y edad de los conductores españoles.
- ▶ **Tamaño y distribución de la muestra:** La muestra final estuvo formada por 2070 casos. En la tabla siguiente se muestra el número de entrevistas realizadas en cada comunidad autónoma.

Comunidad Autónoma	Recuento	Porcentaje
Andalucía	305	15%
Aragón	61	3%
Asturias	53	3%
Baleares	52	3%
Canarias	105	5%
Cantabria	52	3%
Castilla y León	105	5%
Castilla La Mancha	91	4%
Cataluña	313	15%
Comunidad Valenciana	201	10%
Extremadura	61	3%
Galicia	125	6%
Madrid	257	12%
Murcia	73	4%
Navarra	56	3%
País Vasco	108	5%
La Rioja	52	3%
Total	2.070	100%

La distribución de la muestra por tamaño de hábitat sigue fielmente la distribución de la población en España, hecho que se mantiene en la mayoría de comunidades. El número de entrevistas realizadas por tamaño de la población, se muestra en la tabla siguiente:

Hábitat	Recuento	Porcentaje
Hasta 5.000	430	21%
De 5.000 a 20.000	415	20%
De 20.000 a 100.000	511	25%
Más de 100.000	714	34%
Total	2.070	100%

► **Error muestral asociado:** Para los resultados referidos a toda la población, el error muestral fue de $\pm 2,2\%$, en el supuesto de muestra aleatoria simple con un nivel de confianza del 95% ($\sigma=2$), en el caso de máxima indeterminación ($P=Q=50\%$).

► **Ponderación:** Los análisis se realizaron después de realizar una ponderación con el fin de devolver a la muestra el peso real en función de la población residente mayor de 17 años. En la siguiente tabla se muestra la distribución ponderada de la muestra y el error de muestreo (calculado bajo los mismos supuestos que para la muestra global) asociado a los resultados de cada comunidad autónoma. Para realizar esta ponderación se utilizaron los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y la Dirección General de Tráfico.

Comunidad Autónoma	Frecuencia ponderada	Porcentaje	Error asociado
Andalucía	345	17%	5,8%
Aragón	58	3%	12,9%
Asturias / Cantabria	78	4%	14,1%
Baleares	42	2%	14,1%
Canarias	81	4%	10,0%
Castilla y León	128	6%	10,0%
Castilla La Mancha	88	4%	10,5%
Cataluña	319	16%	5,8%
Comunidad Valenciana	212	11%	7,1%
Extremadura	51	3%	12,9%
Galicia	135	7%	9,1%
Madrid	255	13%	6,3%
Murcia	63	3%	12,0%
Navarra / La Rioja	43	2%	14,1%
País Vasco	102	5%	10,0%
Total	2.000	100%	2,2%

La ponderación por hábitat (realizada a partir de la información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística) y el error muestral asociado a cada uno de estos estratos, son los que se muestran en la siguiente tabla:

Hábitat	Frecuencia ponderada	Porcentaje	Error asociado
Hasta 5.000	269	14%	4,8%
De 5.000 a 20.000	388	19%	4,9%
De 20.000 a 100.000	540	27%	4,4%
Más de 100.000	803	40%	3,7%
Total	2.000	100%	2,2%

► **Características de la muestra:** Un 59% de los encuestados eran hombres. El 19% de los encuestados tenían una edad comprendida entre los 18 y los 29 años, el 38% entre los 30 y 44 años, el 27% entre 45 y 59 años, el 13% entre los 60 y 74 años y el 3% tenían más de 74 años. El 64% estaban casados o vivían en pareja, el 28% estaban solteros, el 3% viudos, y el 4% separados o divorciados. Un 1% de los conductores no indicó su estado civil. La mitad de los conductores encuestados no tenían hijos a su cargo, el 19% tenían un hijo, el 24% dos y el 6% más de dos.

Un 29% de la muestra poseían un nivel de estudios universitarios, otro 29% estudios posteriores a los secundarios no universitarios, un 20% estudios secundarios, otro 20% estudios primarios y un 2% no tenían estudios. El 1% de los encuestados no indicó su nivel de estudios.

El 99% de los encuestados disponían actualmente de carné de conducir y el 1% lo tuvo en alguna ocasión. El 79% de los encuestados poseían únicamente el carné B de conducir, un 11% poseían el carné A o A y B conjuntamente y un 9% indicaron tener otro carné.

► **Descripción del cuestionario:** Una vez fijados los objetivos del estudio se procedió a la confección del cuestionario que se aplicó en la etapa cuantitativa. Se elaboraron una serie de preguntas con la intención de que fueran relevantes y representativas de los aspectos relacionados con la ansiedad en la conducción. El equipo de trabajo discutió tanto el contenido de las preguntas como los formatos de respuesta, tanto en lo que se refiere a su relación con los objetivos del trabajo como a su adecuación a una muestra tan general como la del estudio.

Este primer cuestionario se aplicó a una muestra piloto con el objetivo de detectar posibles incidencias en la administración de las preguntas. Los resultados obtenidos nos permitieron mejorar el cuestionario, en algunos casos al eliminar algunas preguntas, en otros matizando alguna opción de respuesta (como por ejemplo, cambiando la opción “sentirse contento” por “sentirse ilusionado” en alguna pregunta) o añadiendo más opciones de respuesta a algunas preguntas.

Además de 6 preguntas de filtro inicial para seleccionar a la persona encuestada, el cuestionario definitivo, que puede consultarse en el anexo, estaba compuesto por 44 preguntas agrupadas en los siguientes ámbitos:

- ▶ Descripción de los conductores (8 preguntas)
- ▶ Inicio en la conducción (8 preguntas)
- ▶ Hábitos de los no conductores (3 preguntas)
- ▶ Hábitos de los conductores (13 preguntas)
- ▶ Creencias, expectativas y actitudes sobre el tráfico (1 pregunta)
- ▶ Limitaciones o miedo a conducir (5 preguntas)
- ▶ Tratamiento para superar la ansiedad (4 preguntas)
- ▶ Datos personales (2 preguntas)

Desde una perspectiva formal, el tipo de preguntas utilizadas fue variado. La mayor parte de las preguntas pueden considerarse de **respuesta cerrada**, puesto que las posibles respuestas estaban predefinidas. En la fase de elaboración del cuestionario se ha puesto mucha atención para que, en la medida de lo posible, la lista acotada de respuestas fuese exhaustiva, de forma que estuviesen previstas todas las respuestas posibles o al menos las más frecuentes. En muchas de las preguntas, las opciones de respuestas eran excluyentes. En estos casos, se admitía una única respuesta. Es el caso, por ejemplo, de la primera pregunta del bloque de preguntas de filtro:

¿Dispone usted actualmente de carné de conducir o lo ha tenido en alguna ocasión (ya sea de moto, coche, camión, etc.)?

Sí, dispone actualmente
Ha tenido en alguna ocasión
No ha tenido nunca

No todas las cuestiones tuvieron opciones de respuesta excluyentes. En los casos en que las opciones de respuesta no fueran mutuamente excluyentes, se consideró la posibilidad de recoger más de una respuesta. En este caso la pregunta era, pues, de **respuesta múltiple**. Así ocurrió, por ejemplo, en la cuarta pregunta del bloque de descripción de los conductores:

¿Con Vd. conviven otras personas que tengan carné de conducir? ¿Quiénes?

1	Mi marido / mujer / pareja	
2	Hijos	
3	Otros miembros	
4	Padres	
5	Hermanos	
6	Amigos	
97	Otros	
98	Nadie más	
99	Ns/Nc	

En muy pocas preguntas, se optó por un formato de **respuesta abierta**. En algunos casos se utilizó para preguntar alguna cantidad, como por ejemplo:

¿En su hogar tienen algún automóvil? ¿Cuántos?

99	Ns/Nc	
----	-------	--

En los casos de respuestas cerradas, pero sin garantías de exhaustividad, se incluyó una opción abierta, como por ejemplo, la opción “otros motivos” de la siguiente pregunta:

(sólo a los encuestados que no han conducido nunca)

¿Podría indicarnos los motivos por los que no ha conducido nunca?

1	Tengo miedo	
2	Por un accidente	
3	No he tenido necesidad	
4	Por comodidad conducen otros	
5	Me crea ansiedad o angustia	
97	Otros motivos (especificar)	
99	Ns/Nc	

Como se ha visto en los ejemplos anteriores, algunas de las preguntas de respuesta cerrada contenían un **listado categórico de opciones**, con un número variado de opciones de respuesta. Sin embargo, en el cuestionario también se han utilizado de forma frecuente **opciones ordenadas de respuesta**, como por ejemplo en la siguiente pregunta:

Si tuviera que posicionarse en una escala del 1 al 5 donde 1 corresponde a “siempre que puedo evito coger el coche” y 5 a “cojo el coche siempre que puedo”, ¿dónde se situaría?

1	Siempre que puedo evito coger el coche	
2		
3		
4		
5	Cojo el coche siempre que puedo	
99	Ns/Nc	

En algunos casos se han empleado las escalas de respuesta denominadas **tipo Likert**, en el que la respuesta está graduada con respecto a algún aspecto de interés, como el grado de acuerdo, la frecuencia, la intensidad, etc. En estos casos, la pregunta suele incluir un grupo de enunciados sobre los que la persona encuestada debe posicionarse. Un ejemplo lo encontramos en la siguiente cuestión:

¿Me podría decir hasta qué punto usted está mucho, poco, bastante o nada de acuerdo con las siguientes afirmaciones?

		Nada de acuerdo	Poco de acuerdo	Indiferente	Bastante de acuerdo	Muy de acuerdo	Ns/Nc
		1	2	3	4	5	99
1	Las carreteras españolas son seguras para conducir						
2	La conducción en grandes ciudades es segura						
3	Hay bastantes conductores que no respetan las normas de circulación						
4	Hay bastantes conductores que cometen imprudencias o infracciones muy graves al volante						
5	Hábitos como fumar, hablar con el manos libres o cambiar de emisora mientras conduces son muy peligrosos						
6	A partir de una determinada edad se pierden capacidades para conducir						
7	El número de accidentes en carretera es muy elevado						

► **Indicadores de ansiedad y evitación:** El indicador del grado de **ansiedad** se construyó a partir del cruce de los tres aspectos de la pregunta 6.2 del cuestionario: Grado de **tranquilidad** al conducir (con las categorías de respuesta Nada, Ni nada ni mucho, Bastante y Mucho), Grado de **seguridad** al conducir (con las categorías de respuesta Nada, Ni nada ni mucho, Bastante y Mucho) y Nivel de **estrés** asociado a la conducción (Nada, Ni nada ni mucho, Bastante y Mucho). En función de las combinaciones entre estas tres variables se decidieron los cuatro grados del indicador de ansiedad (Mucha ansiedad, Bastante ansiedad, Alguna ansiedad, Poca o ninguna ansiedad) de la siguiente forma:

Cruces entre el nivel de estrés, seguridad y tranquilidad que dan como resultado los cuatro niveles del indicador de ansiedad (M:Mucha, B:Bastante, A:Alguna y P:Poca o ninguna).

Tranquilidad	Seguridad	Estrés			
		Nada	Poco	Ni nada ni mucho	Bastante o muy
Nada o poco	Nada o poco	M	M	M	M
	Ni nada ni mucho	B	M	M	M
	Bastante	B	B	M	M
	Muy	B	B	B	M
Ni nada ni mucho	Nada o poco	B	M	M	M
	Ni nada ni mucho	B	B	M	M
	Bastante	B	B	B	M
	Muy	A	B	B	B
Bastante	Nada o poco	B	B	M	M
	Ni nada ni mucho	B	B	B	M
	Bastante	A	B	B	B
	Muy	P	A	B	B
Muy	Nada o poco	B	B	B	B
	Ni nada ni mucho	A	B	B	B
	Bastante	P	A	B	B
	Muy	P	P	A	B

El indicador de **evitación** de la conducción se ha creado a partir de las respuestas a la pregunta directa 1.7 del cuestionario. La escala de respuesta a esta pregunta es ordinal con cinco categorías, desde *Siempre que puedo evito coger el coche*, hasta *Cojo el coche siempre que puedo*. Las respuestas a las dos primeras categorías de esta escala se consideró un indicador de la evitación a conducir, mientras que las respuestas al resto de las categorías se entendió como un indicador de no evitación de la conducción.

Tanto en el indicador de la ansiedad como en el de evitación, no se calculó el indicador para aquellas personas que no contestaron alguna de las preguntas directas. Esto ocurrió en el 1,5% de los casos para el indicador de la ansiedad y en el 1% para el indicador de la evitación.

► **Descripción de los análisis estadísticos:** Los análisis estadísticos realizados se han adecuado al carácter categórico (nominal u ordinal) de los datos del estudio. En este sentido, a nivel **descriptivo**, se han calculado los porcentajes de casos observados en cada una de las categorías de la variable de interés. Cuando ha interesado **relacionar variables**, se ha elaborado una tabla cruzando las variables de interés. Sobre esta tabla, denominada tabla de contingencia, se ha calculado la prueba estadística de chi-cuadrado. El nivel de significación (p) asociado a dicha prueba indica si entre las variables existe relación ($p < 0.05$) o si no existe esa interdependencia ($p \geq 0.05$).

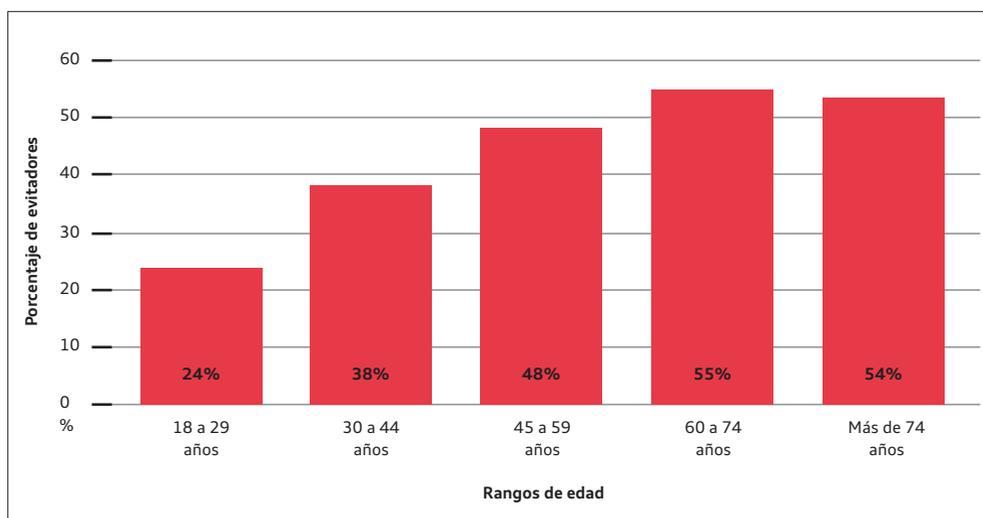
Para intentar identificar grupos de personas con características homogéneas, pero que tienen un comportamiento diferenciado por lo que se refiere a la ansiedad a conducir, hemos realizado un análisis de **segmentación** de casos, aplicando el algoritmo **CHAID** (Chi-squared Automatic Interaction Detection). En esta técnica se distingue, por un lado, una variable cuya distribución se pretende explicar y cuyo estatus en el análisis es el de variable dependiente, y un conjunto de variables explicativas, pronosticadoras o independientes. El objetivo del análisis es el de configurar segmentos o grupos de personas en los que la distribución de la variable dependiente sea diferente. El análisis se realiza por pasos, en los que se seleccionan, una a una, las variables explicativas capaces de diferenciar al máximo la distribución de la variable dependiente. Esta decisión se realiza en base a la prueba de chi cuadrado. Al trabajar con variables categóricas, cada variable explicativa estadísticamente significativa, divide la muestra en nuevos segmentos, creando una ramificación de la muestra, por lo que el resultado final tiene el aspecto de las ramas de un árbol, por lo que a este tipo de análisis también se le conoce como **árboles de decisión**.

Todos los análisis se han realizado con el paquete estadístico SPSS. Por regla general, únicamente se describirán los resultados que hayan mostrado significación estadística.

► **Representación gráfica:** La representación gráfica de los resultados constituye una gran ayuda visual para la interpretación de los mismos. Puesto que los datos relevantes recogidos a través del cuestionario, son de carácter categórico, la representación gráfica de los mismos se ha realizado mediante gráficas de barras. En el texto se han incluido dos tipos de gráficos de barras en función de la información que se representa: información univariada, información bivariada, ...

En el caso más sencillo las barras representan cómo se distribuyen los casos analizados con respecto a una única variable como se puede apreciar en el ejemplo de la figura 1. En el eje de abscisas se representan las categorías de la variable estudiada, y en el eje de ordenadas el porcentaje de casos de cada una de dichas categorías. La suma de los porcentajes representados es siempre igual al 100%, o lo que es lo mismo, el 100% de los casos analizados quedan distribuidos en las barras representadas.

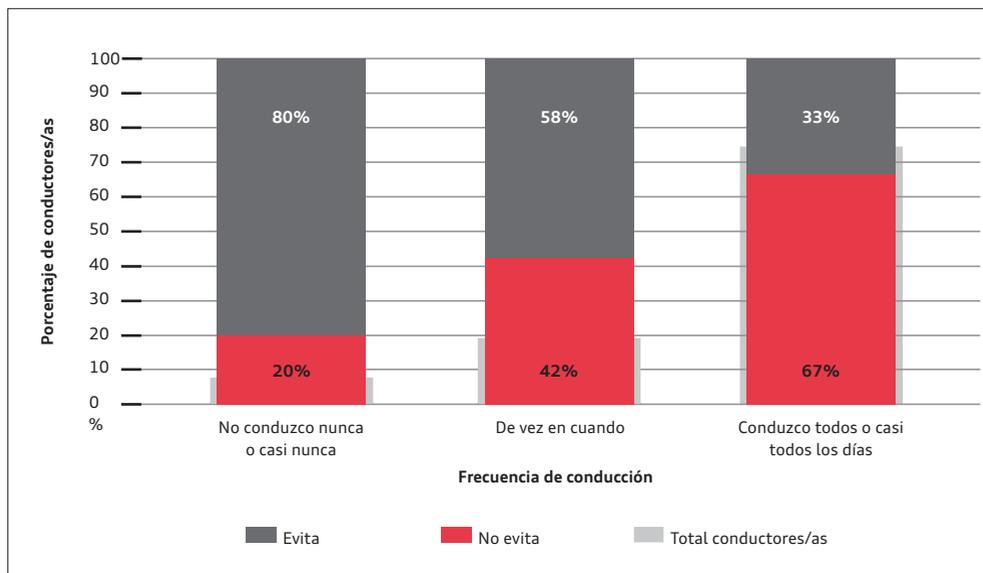
En otros casos, la gráfica representa, en abscisas, las categorías de una variable de interés, y en ordenadas, el porcentaje de casos, dentro de cada categoría, que cumple una determinada condición. Así, en el ejemplo de figura 2, en abscisas se representan diferentes rangos de edad, y en ordenadas, el porcentaje de conductores que evitan conducir. Obsérvese que en este caso, los porcentajes representados no suman 100 (en este caso el resultado es mayor que 100). Esto es así porque en este caso, es lo que ocurre dentro de cada categoría lo que supone el objeto de interés. Así pues, si el porcentaje de personas que evitan conducir dentro del sector de entre 18 a 29 años, es del 24%, se entiende que el porcentaje complementario, es decir, el 76%, son conductores que en este mismo segmento de edad no evitan conducir. Estos dos porcentajes, el que se representa y su complementario, son pues, los que deben sumar el 100% de los casos de interés.



Ejemplo de figura 1 que representa la distribución de los casos con respecto a una sola variable.

En algunos casos, en cada categoría se representan el 100% de los casos presentes en cada categoría representada en el eje de abscisas divididos en función de otra variable. Esto es lo que ocurre en la gráfica siguiente. En el eje de abscisas se representan tres categorías de conductores basadas en la frecuencia de conducción. Dentro de cada una de las tres tipologías de conductores se indican por separado el porcentaje de conductores que evitan conducir y los que no evitan. En este caso, también son los porcentajes de cada barra los que suman 100%. Como la interpretación de los porcentajes es sensible al número de casos sobre los que se calculan dichos porcentajes, en estas gráficas se representan, en las barras más anchas y sombreadas, el porcentaje de la muestra total

analizada de cada categoría. En el ejemplo, las barras de la categoría intermedia indican que el 20% de los encuestados dicen conducir de vez en cuando. El 58% de estos conductores evita conducir y el 42% restante no evita conducir. Obsérvese que los porcentajes representados en todas las barras más anchas suman 100% (lo que representa el total de los casos analizados en todas las categorías), y por otra parte, los porcentajes representados en cada barra más estrecha también suman 100% (lo que representa el total de los casos de una categoría determinada).



Ejemplo de figura 2 que representa la distribución de los casos con respecto dos variables.

► **Fechas de trabajo de campo:** Entre el 16 y 30 julio de 2010.

2.1.2 Estudio cualitativo

► **Universo.** Españoles que tienen carné de conducir o lo han tenido en alguna ocasión y habían contestado previamente la encuesta.

► **Método de recogida de información:** Entrevistas en profundidad realizadas telefónicamente.

► **Tamaño y distribución de la muestra:** 25 entrevistas.

► **Los perfiles identificados** en la encuesta sobre los que se ha querido profundizar han sido:

- Personas mayores que evitan conducir
- Personas con un elevado nivel de ansiedad o miedo a conducir
- Personas con ansiedad pero que no evitan coger el coche
- Mujeres que no conducen cuando van con sus parejas en el coche

El número de personas identificadas en la encuesta con el perfil “personas que el miedo a conducir ha hecho que dejen de coger el coche y esto les afecta y complica la vida” ha sido reducido y, por tanto, se han realizado pocas entrevistas. Aún así, se ha querido profundizar en dicho perfil y la información referente a estos entrevistados se ha anexado al perfil de personas con “mucho ansiedad”.

Cabe señalar que una misma persona puede formar parte de más de un perfil por las interrelaciones que han ido apareciendo entre los diferentes perfiles. Así, por ejemplo, al entrevistar a una persona mayor que evita conducir, nos hemos encontrado que también puede tratarse de una persona con mucha ansiedad o miedo, o una mujer que no conduce cuando va con su marido en el coche, puede ser también una persona con ansiedad pero que no evita coger el coche.

► **Literales:** Las entrevistas fueron grabadas y se seleccionaron las frases literales que expresaban los motivos que cada entrevistado daba a su situación y experiencia personal. Posteriormente, estas frases literales se clasificaron en categorías. Estas categorías se han usado para matizar el sentido de los resultados cuantitativos y para contextualizar dichos resultados. Por ello, la exposición de algunos resultados cuantitativos se han complementado con citas literales recogidas durante las entrevistas.

► **Fechas de trabajo de campo:** Septiembre de 2010. ■

3. Resultados

3.1 Ansiedad en la conducción

“Tengo respeto porque creo que la gente conduce muy agresivamente, o por lo menos aquí donde vivo yo. Creo que si me dejasen en la carretera sola o con gente más tranquila, a lo mejor no tendría tanta ansiedad”.

“En determinadas carreteras no voy tranquilo porque no me fío de como conduce el resto de la gente”.

“La ansiedad empezó a raíz de una depresión. Al empezar a tomar medicamentos me sentía insegura y tenía miedo de poder hacer daño; de no estar suficientemente capacitada para conducir y poder provocar algún accidente. Miedo a que si pasara algo porque yo no iba al 100%, no me lo perdonaría jamás. Me daba tanto terror que solamente pensar eso, se me quedó un miedo tan grande que ahora solo conduzco si es muy preciso”.

“Se me da mal conducir, es un hecho empírico y demostrado. Esto me genera miedo, sobretudo el ver que no soy capaz de reaccionar como debiera ante situaciones imprevistas. Miedo a que me pueda pasar algo o hacer algo a los demás”.

Estos testimonios extraídos de las entrevistas en profundidad son un ejemplo de cómo explican su experiencia las personas que se sienten ansiosas cuando conducen. El 22% de las personas encuestadas, todas en posesión de un carné de conducir, manifiestan tener mucha o bastante ansiedad cuando conducen habitualmente. Como se puede apreciar en la figura 1, el 46% de los encuestados dicen no tener ninguna ansiedad; el grupo de

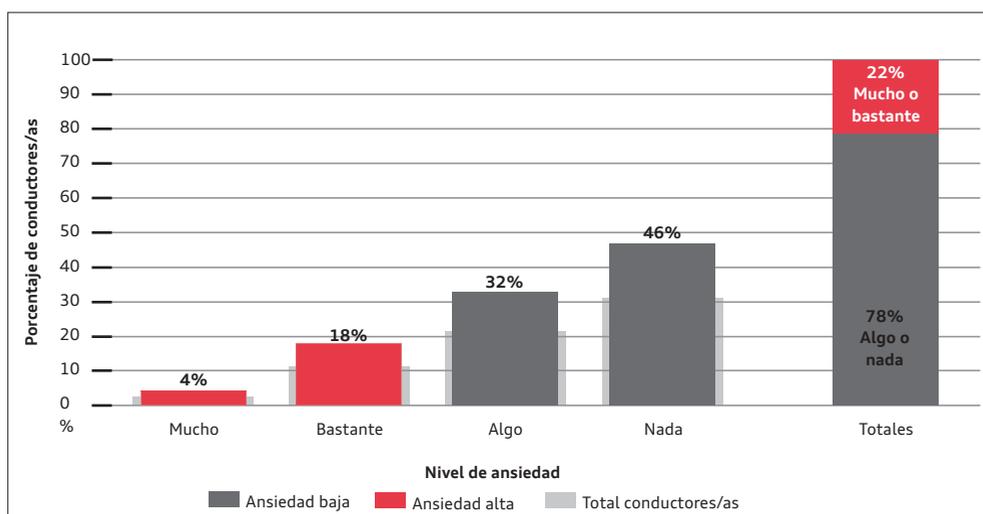


Figura 1: Porcentaje de conductores/as con ansiedad.

conductores que declara algo de ansiedad es menor, del 32%, pero también considerable. Si tomamos estos dos grupos en conjunto tenemos que el 78% de los conductores o no se consideran afectados por la ansiedad ante el hecho de tener que conducir o se consideran poco afectados. Si prestamos atención al resto de los encuestados, el 22% manifiesta tener mucha o bastante ansiedad, de los cuales hay un 4% que cuando tienen que coger el coche siente ansiedad en su máximo grado. Este 22% por ciento de conductores son los que potencialmente pueden ver afectada su forma de conducir y sus hábitos de conducción por la ansiedad experimentada al tener que ponerse al volante.

El análisis cualitativo de las entrevistas a las personas que encajaban en el perfil de conductores con ansiedad alta permitió clasificar las razones que los propios conductores dan para justificar su ansiedad. Estos motivos son: accidentes o experiencias vividas conduciendo, sin necesidad que los incidentes sean graves; circunstancias de las vías de circulación, especialmente los conductores agresivos y el tráfico muy denso; la pérdida de capacidades físicas, por una enfermedad por ejemplo, y valorarse como un mal conductor.

La ansiedad en la conducción es más acusada entre las mujeres (ver la figura 2). Una de cada cuatro mujeres conductoras declara tener bastante o mucha ansiedad al volante, mientras que entre los hombres conductores esta razón sería de uno de cada cinco. Que haya una proporción mayor y estadísticamente significativa de mujeres con ansiedad alta, no debe hacer que se olvide que los conductores que manifiestan no experimentar ansiedad son una clara mayoría tanto entre los hombres (82%), como entre las mujeres (74%).

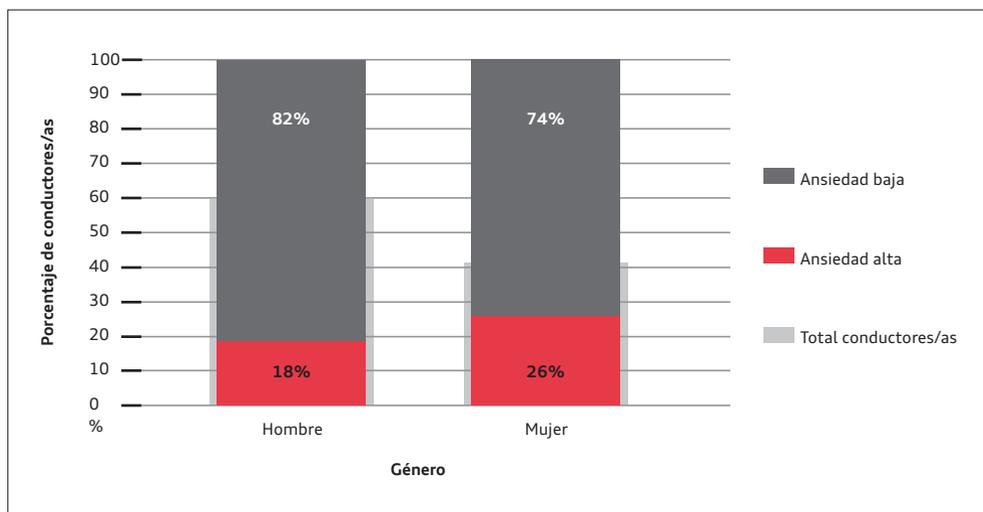


Figura 2: Género y ansiedad asociada a la conducción.

Por otro lado, si dividimos la muestra en grupos de edad, no aparecen diferencias significativas en el porcentaje de conductores con ansiedad alta (ver figura 3). Lo mismo ocurre cuando se divide la muestra en función de su estado civil o del número de hijos (figuras 4 y 5).

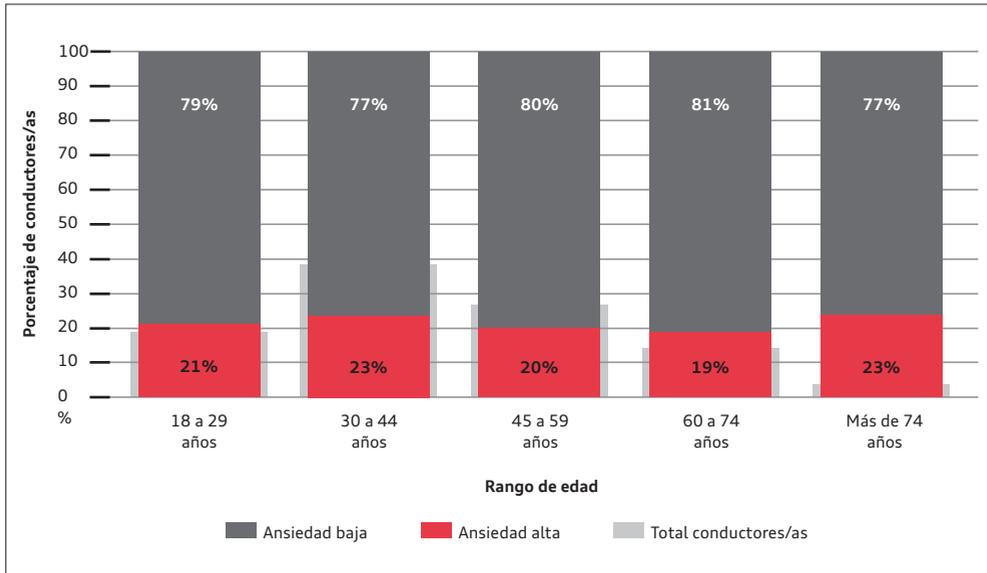


Figura 3: Ansiedad asociada a la conducción en diferentes rangos de edad.

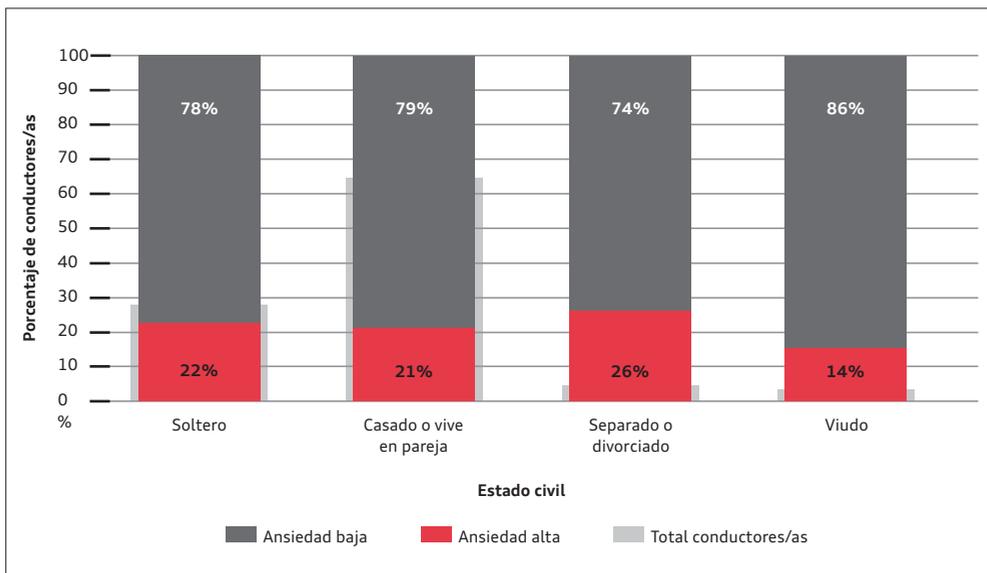


Figura 4: Estado civil y ansiedad asociada a la conducción.

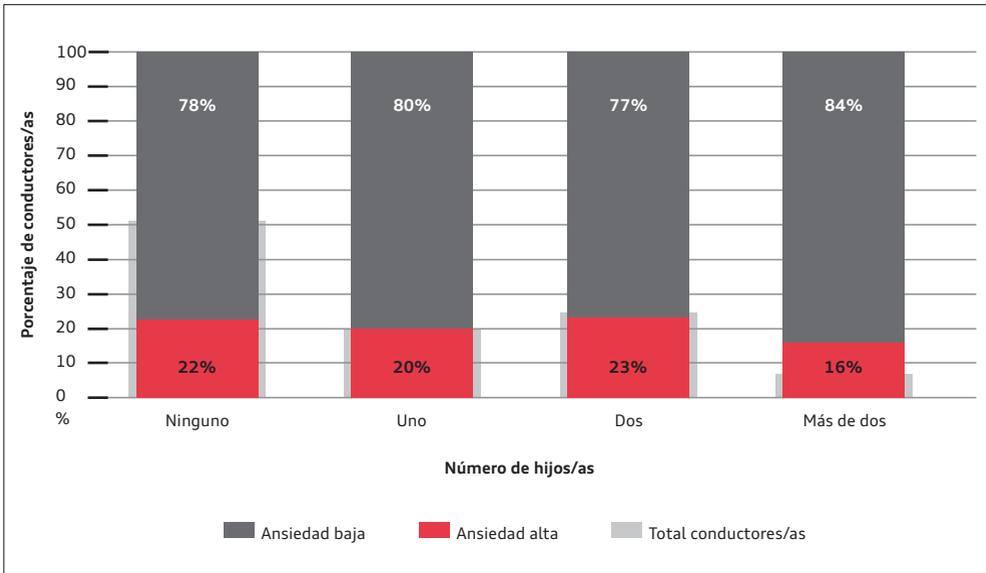


Figura 5: Número de hijos/as y ansiedad asociada a la conducción.

El nivel educativo tampoco parece que tenga influencia en la ansiedad al conducir puesto que los porcentajes de conductores con ansiedad alta son muy parecidos entre los encuestados con un nivel educativo medio, alto o bajo, sin hallarse diferencias estadísticamente significativas (ver figura 6).

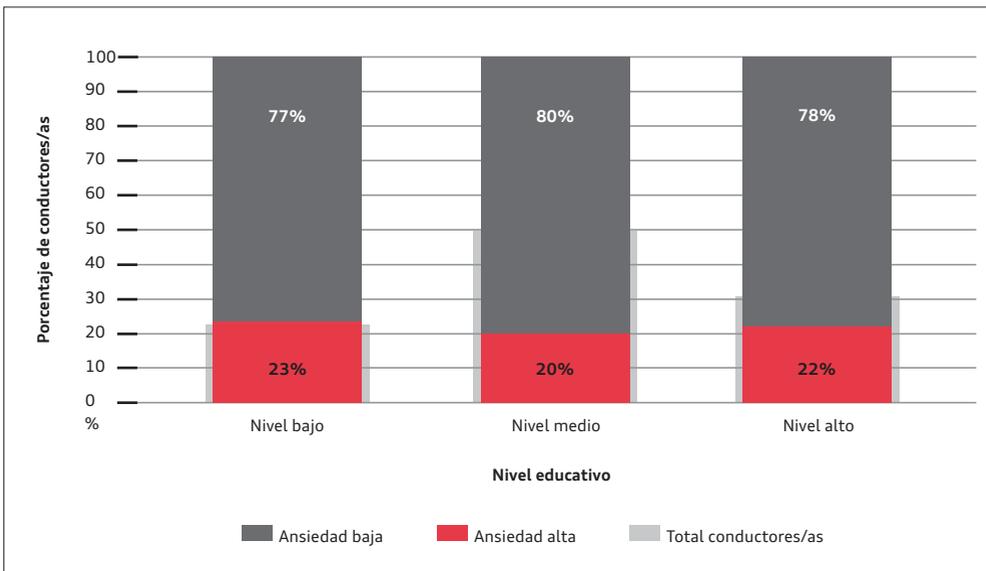


Figura 6: Nivel educativo y ansiedad asociada a la conducción.

En la figura 7 se puede apreciar el porcentaje de conductores con ansiedad alta que aparece cuando se clasifica a los encuestados por ocupación. En las personas dedicadas a las tareas del hogar y los estudiantes se observa, respectivamente, un 32% y un 27% de conductores con ansiedad. Estos porcentajes son superiores a los observados en el resto de ocupaciones, siendo estas diferencias estadísticamente significativas. Si tenemos en cuenta que el porcentaje de conductores con ansiedad es más alta entre las mujeres, no es de extrañar que también se dé entre las amas de casa, aunque se debe observar que entre las mujeres en general, tenga la ocupación que tengan, el porcentaje de ansiedad alta es del 26% y en el caso de las personas dedicadas a las tareas del hogar es de 32%, notablemente superior. Por otro lado, también destaca el porcentaje de estudiantes con ansiedad alta pero dado que no hay diferencias en función de la edad, no se puede explicar este dato por la juventud de dichos estudiantes. Una posible explicación a que haya un mayor porcentaje de personas con ansiedad alta a la conducción entre los estudiantes que poseen carné de conducir sería que entre este colectivo hay mayor cantidad de conductores noveles y de conductores que conducen esporádicamente, que como veremos a continuación, son aspectos que sí guardan relación con la ansiedad.

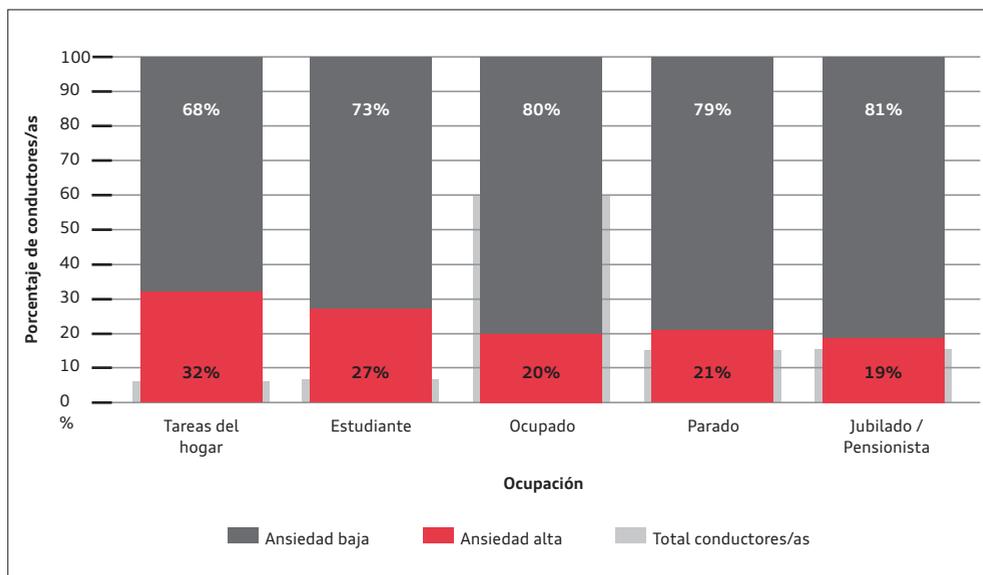


Figura 7: Ocupación del/la conductor/a y ansiedad asociada a la conducción.

Hay una relación muy clara entre la frecuencia de conducción y la ansiedad a conducir. El porcentaje de personas que tienen ansiedad alta es muy elevado, un 35%, entre las personas que no conducen nunca o casi nunca, y es mucho más bajo, sólo un 18%, entre los que conducen cada día (ver figura 8). Esta diferencia de porcentajes es estadísticamente significativa y pone de relieve la estrecha relación entre la ansiedad a conducir y la frecuencia de conducción. Esta relación podría explicarse como una influencia mutua; tener ansiedad a la conducción puede llevar a conducir poco, pero el conducir poco no ayuda a que desaparezca la ansiedad ante la conducción. Finalmente, es importante notar que entre los que conducen a diario hay un 18% de ansiosos. Aunque se trata de un porcentaje pequeño en términos globales, indica que en un día normal, aproximadamente, uno de

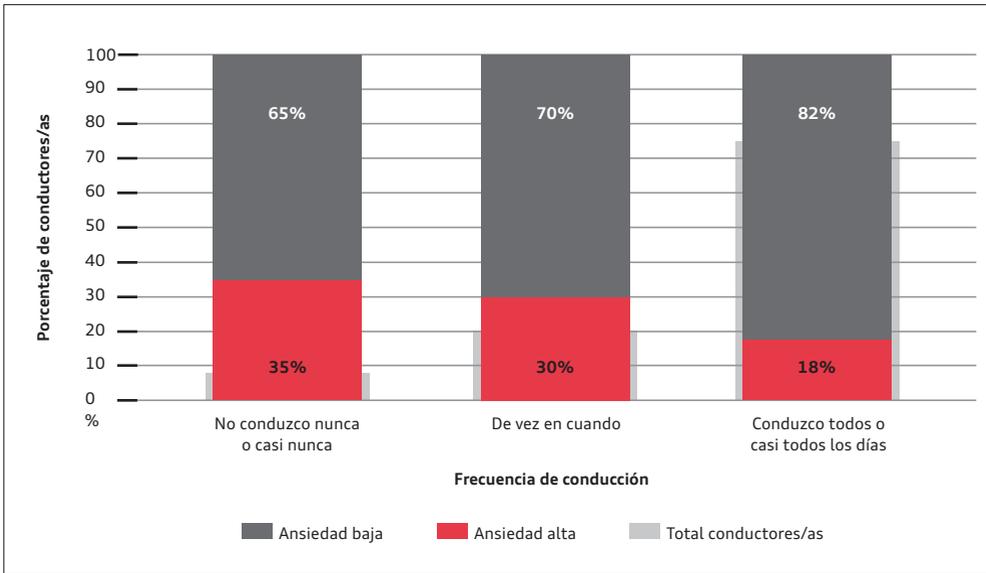


Figura 8: Frecuencia de conducción y ansiedad asociada a la conducción.

cada cinco coches está conducido por una persona que en ese momento está sintiendo bastante o mucha ansiedad.

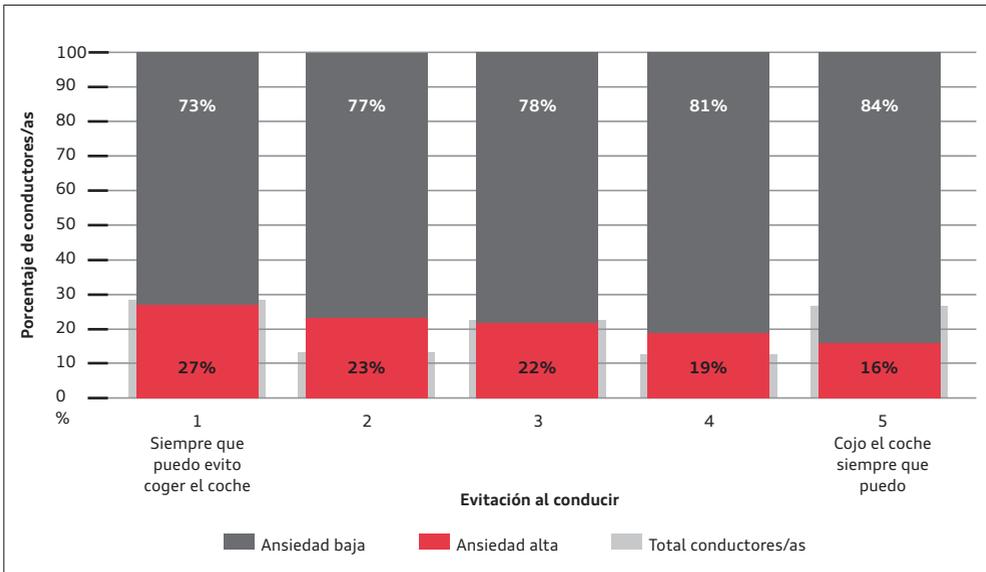


Figura 9: Ansiedad asociada a la conducción y tendencia a evitar coger el coche.

De la misma manera que hay una relación muy clara entre la frecuencia de conducción y la ansiedad, el porcentaje de conductores con ansiedad alta es mucho mayor entre los conductores que evitan conducir que entre los que cogen el coche siempre que pueden (ver la figura 9). En las entrevistas realizadas, se puede detectar que la ansiedad lleva a conducir menos y que la falta de práctica puede reforzar la propia ansiedad a conducir como muestran estos testimonios:

“Me daba respeto conducir en esta zona y de no conducir he cogido más miedo”.

“Después de tanto tiempo de no cogerlo me da miedo”.

Por otro lado, una cuarta parte de los conductores encuestados declaran, sin lugar a dudas, que cogen el coche siempre que pueden. Entre estos conductores, sólo el 16% tienen un nivel alto de ansiedad.

En las entrevistas en profundidad, se ha podido identificar cualitativamente las razones por las que personas con ansiedad alta siguen siendo conductores habituales e incluso no rehúyen coger el coche siempre que pueden. En primer lugar, se han encontrado razones de necesidad, por ejemplo:

“Si pudiera no conduciría, cuando vivía en Bilbao no tenía ningún problema. Cogía metro, autobuses, tranvía, etc.”

Sin embargo, junto con la necesidad de desplazamiento, también se ha encontrado la voluntad de no perder la práctica y mantener la independencia que proporciona poder conducir, por ejemplo:

“No quiero dejar de cogerlo porque si algún día me surge algún problema, pues imagínate que follón”

“Sigo conduciendo porque aunque ahora no tengo una necesidad imperiosa de conducir, no quiero dejar de hacerlo para no perder la independencia, poder seguir yendo de un lado para otro y no perder el hábito (poder ir al pueblo a ver a la familia, hacer algunas gestiones, ir al campo, al fútbol, etc.)”.

“Tampoco sé, si no lo necesitara, si dejaría de conducir del todo porque el coche da mucha libertad y tampoco quiero perderla”.

“Tengo necesidad, pero tampoco quiero que sacarme el carné no me haya servido para nada. Conozco mucha gente que por miedo lo ha dejado de coger y tampoco me gustaría llegar a esa situación. No hay que perder la práctica”.

“No puedo evitar coger el coche, lo necesito coger por obligación, pero en el caso en que pudiera evitarlo no lo cogería de manera habitual. Sólo lo haría esporádicamente para no perder la práctica”.

También se han hallado casos en los que la insistencia de familiares es el factor que ha impedido que personas que se sienten ansiosas al conducir hayan dejado de hacerlo:

“Si después de tener el accidente y hacer el parte, mi marido no me hubiera obligado a coger el coche y llevarlo a casa, yo no hubiera vuelto a conducir más. Si no hubiera sido por mi marido, hubiera dejado de conducir y me tendría que haber apañado con el transporte público”.

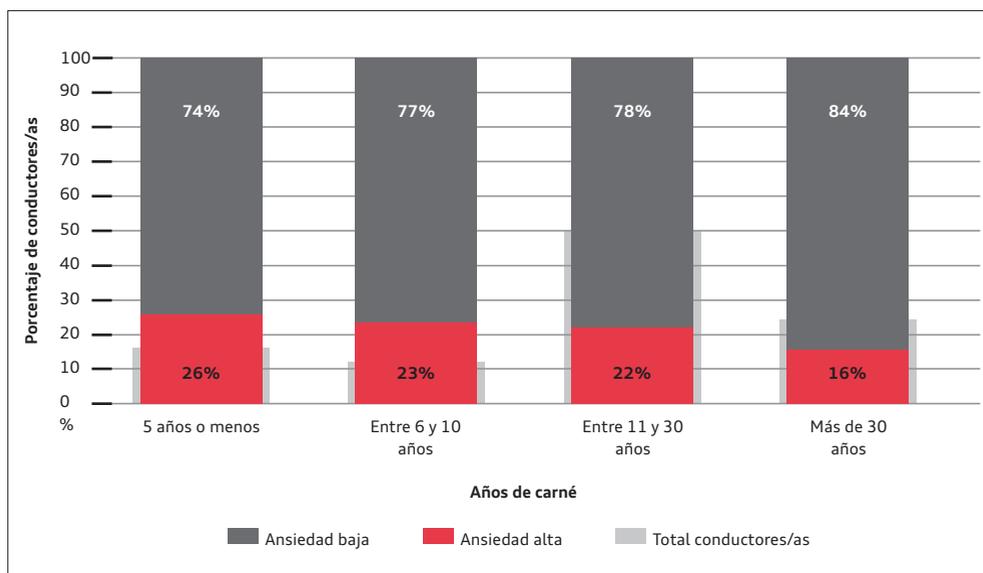


Figura 10: Antigüedad en el carné de conducir y ansiedad asociada a la conducción.

Si bien hemos visto que la ansiedad ante la conducción no está relacionada con la edad, cuando se clasifican los encuestados en cuatro grupos según el tiempo que hacen que disponen de carné de conducir (ver figura 10), se puede comprobar que precisamente en el grupo de conductores más noveles, con menos de cinco años de antigüedad, el porcentaje de conductores con ansiedad alta es del 26 %, siendo esta diferencia estadísticamente significativa. Aunque la edad por sí misma no tiene efecto sobre la ansiedad, sí que parece que lo pueda tener la práctica de conducir, puesto que a mayor antigüedad y frecuencia de conducción se encuentran menos conductores ansiosos.

En esta respuesta a la entrevista cualitativa, se puede ver el punto de vista de una conductora novel con alta ansiedad:

“Ya sabes cómo es la gente cuanto tiene unos años de carné. Se quieren colar por todas partes, quieren ir rápido,... Y yo conduzco normal; con la velocidad que sea. Aunque tengo un año de carné me gusta ir tranquila y haciendo las cosas bien”

No hay indicios de que la ansiedad esté relacionada con el número de veces que el conductor tuvo que examinarse de la parte teórica, aunque el porcentaje de personas con alta ansiedad a la hora de conducir va aumentando en función del número de veces que se repitió el examen práctico, de manera que afecta al 19% de los conductores que aprobaron a la primera, al 25% de los que hicieron el examen práctico 2 veces y al 27% de los que hicieron la prueba más de dos veces (figura 11).

La ansiedad ante la conducción no parece tener relación con situaciones relacionadas con el hecho de conducir vividas recientemente. El porcentaje de conductores ansiosos que se encuentran en los grupos de conductores que han vivido accidentes ellos mismos, ya sea como pasajero o como conductor, o algún familiar, es parecido al porcentaje que se en-

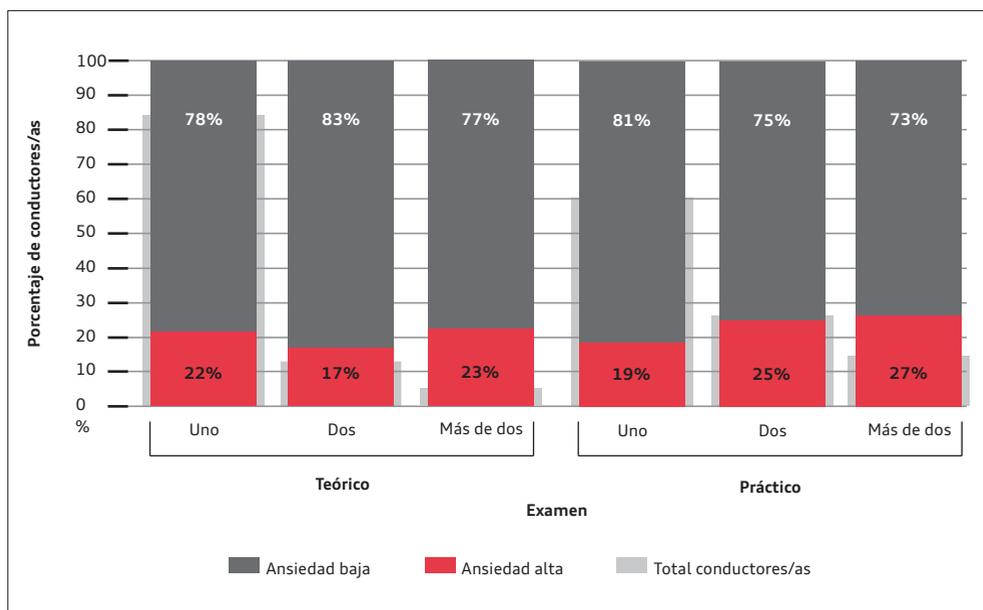


Figura 11: Ansiedad asociada a la conducción y número de exámenes teórico y práctico.

cuentra en los grupos de conductores que no han vivido estas situaciones. Curiosamente, en el grupo de conductores que han sufrido sanciones como pérdida de puntos o la retirada del carné, el porcentaje de ansiosos es menor, el 18%. De todas maneras, estas diferencias no son estadísticamente significativas (ver figura 12).

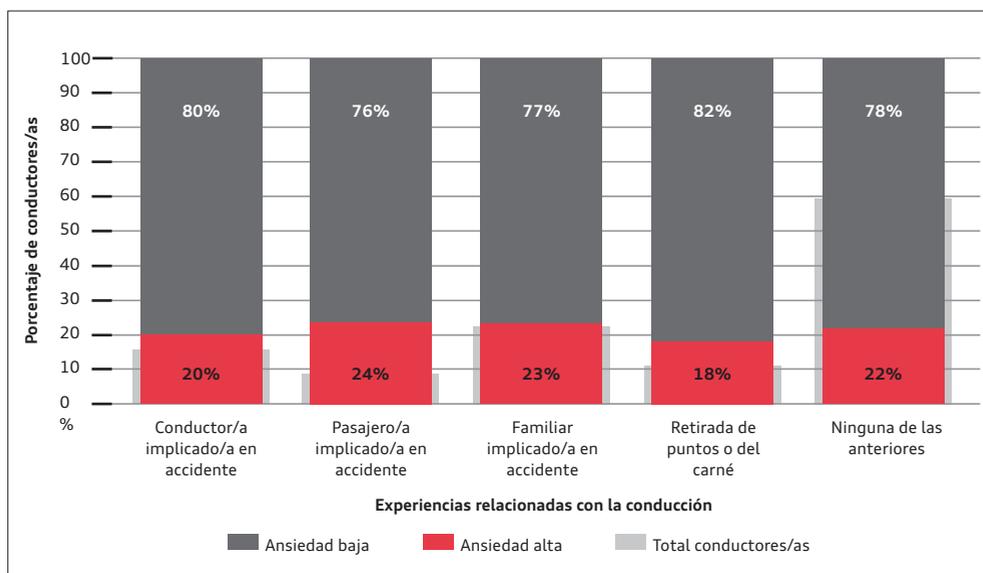


Figura 12: Ansiedad asociada a la conducción en conductores/as que han experimentado diferentes situaciones relacionadas con la conducción.

Aunque desde un punto de vista estadístico no se puede establecer que las personas ansiosas al volante lo sean porque han tenido un accidente, ni que todas las personas que han tenido un accidente acaben teniendo miedo a conducir, en las entrevistas en profundidad se pudieron identificar casos muy claros de personas que les gustaba mucho conducir pero que a raíz de un accidente dejaron de hacerlo de forma temporal y luego ya no se sintieron capaces de volver a conducir como lo hacían antes del accidente. Por ejemplo:

“Dejé de coger el coche porque tuve un accidente y estuve mucho tiempo con rehabilitación y muletas y después mi hermano, en un accidente de coche, falleció. A raíz de los accidentes, tengo mucho miedo a conducir, me da miedo la velocidad, la manera de conducir del resto de conductores. En general, miedo a tener un accidente”.

“Desde que tuve el accidente le cogí mucho miedo al coche y ahora veo camiones cuando voy por variantes. No suelo ir por variantes, voy por donde sea, carreteras viejas, etc. aunque tenga que dar más vuelta. Cogí miedo y ahora uso el coche lo menos posible”.

Cuando se pregunta a los conductores por sus sensaciones durante el primer año de conducción, una mayoría muy clara recuerda haber tenido bastante o mucha tranquilidad y nada o poco estrés (ver figuras 13 y 14). Incluso cuando se pregunta por la sensación de seguridad, más de la mitad recuerdan haberse sentido bastante o muy seguros (ver figura 15). Precisamente, el porcentaje de conductores con ansiedad alta es mucho más abundante entre los conductores que se sentían intranquilos, estresados o no se sentían seguros durante el primer año, siendo estas diferencias estadísticamente significativas.

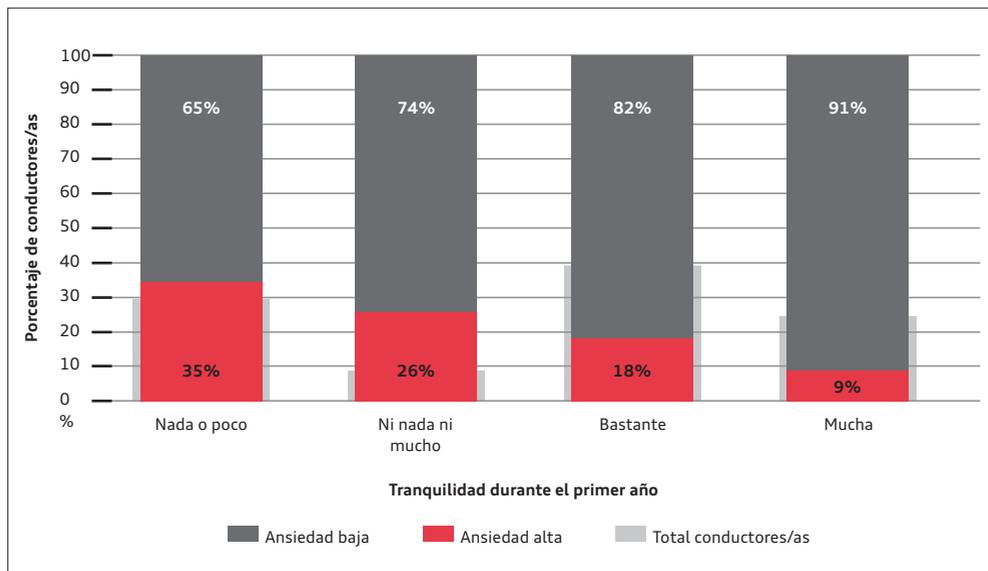


Figura 13: Ansiedad asociada a la conducción y sensación de tranquilidad durante el primer año de conducción.

Es decir, parece que lo más probable es que las personas que se sienten ansiosas cuando tienen que conducir hayan experimentado esta sensación desde el principio de su experiencia como conductores y tan sólo a un porcentaje pequeño les ha aparecido la ansiedad después.

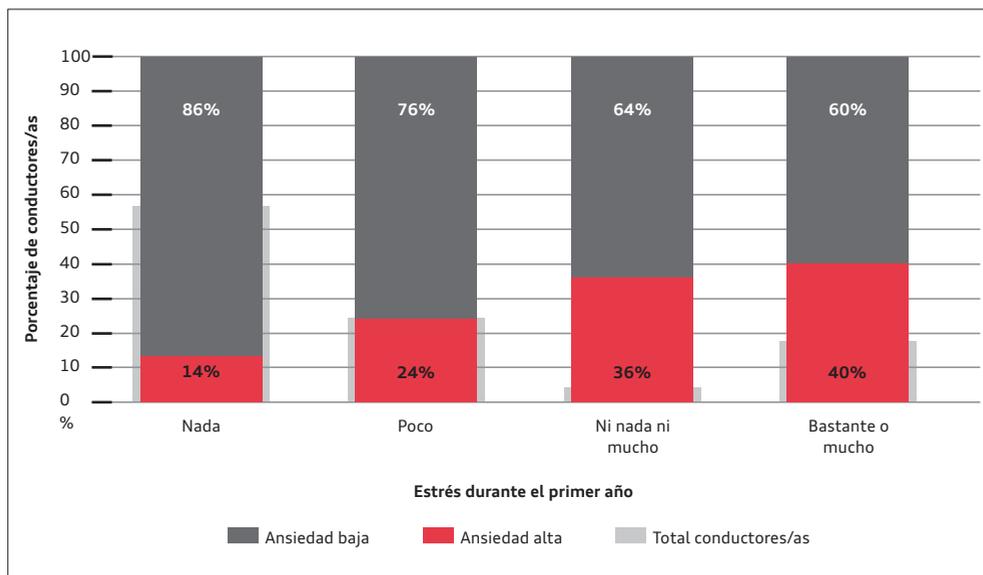


Figura 14: Ansiedad asociada a la conducción y sensación de estrés durante el primer año de conducción.

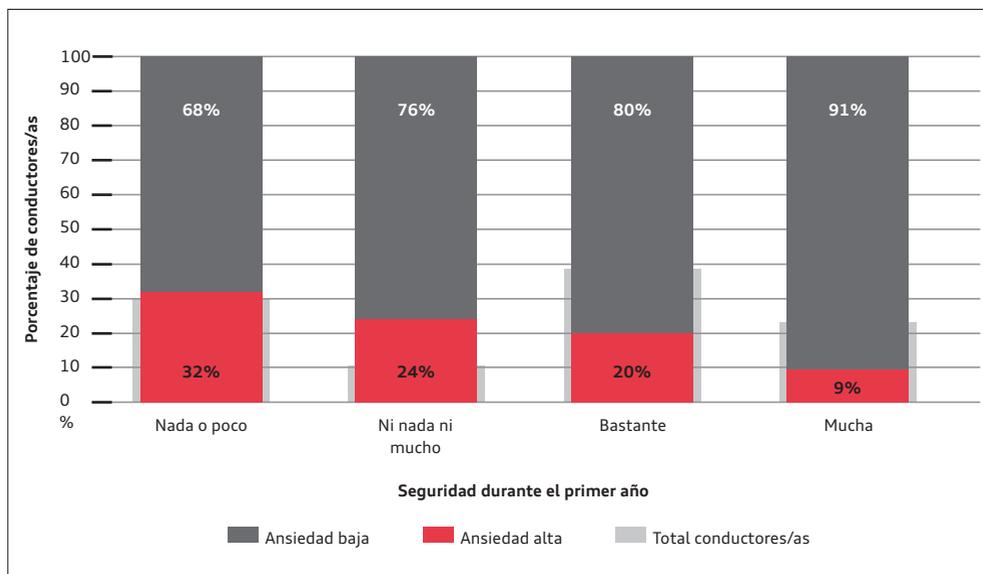


Figura 15: Sensación de seguridad durante el primer año de conducción y ansiedad asociada a la conducción.

Durante el primer año de conducción, menos del 10% de los conductores iban siempre acompañados mientras que el 42% iban siempre solos (ver figura 16), pero el porcentaje de conductores ansiosos entre los que iban siempre acompañados, llega hasta el 30% y entre los que iban mayoritariamente acompañados hasta el 29%, mientras que el porcentaje de conductores ansiosos entre los que iban siempre solos era del 18% y mayoritariamente solos del 21%. Estas diferencias son estadísticamente significativas y podrían explicarse por la búsqueda de la seguridad de un acompañante por parte muchos de los conductores ansiosos.

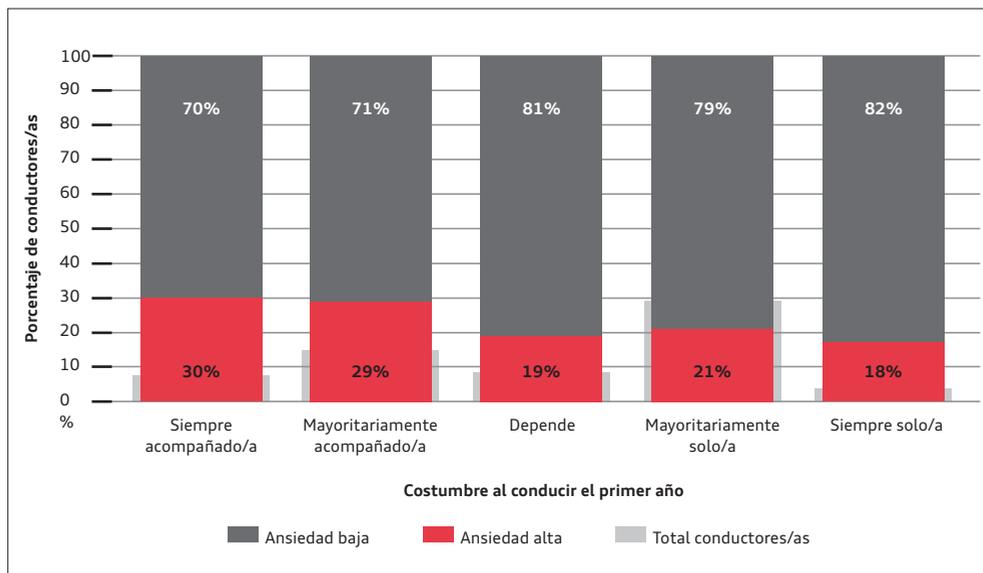


Figura 16: Costumbre de ir acompañado/a o solo/a durante el primer año de carné y ansiedad asociada a la conducción.

En la figura 17, se puede apreciar el porcentaje de conductores ansiosos en tres grupos: los conductores que no condujeron nunca o casi nunca durante el primer año, los que condujeron de vez en cuando, y los que durante el primer año ya condujeron todos o casi todos los días. Los conductores que casi no condujeron durante el primer año es muy pequeño, pero el 53% de ellos son conductores con ansiedad alta. En los otros grupos de conductores, el porcentaje de ansiosos se sitúa en el 24% y en el 19%, respectivamente. Esta diferencia de porcentajes de conductores con ansiedad alta en función de la frecuencia de conducción durante el primer año es estadísticamente significativa y hace evidente que, en muchos casos, la ansiedad asociada con el volante implica menos práctica de la conducción, y a su vez esta poca práctica podría facilitar la permanencia de la ansiedad.

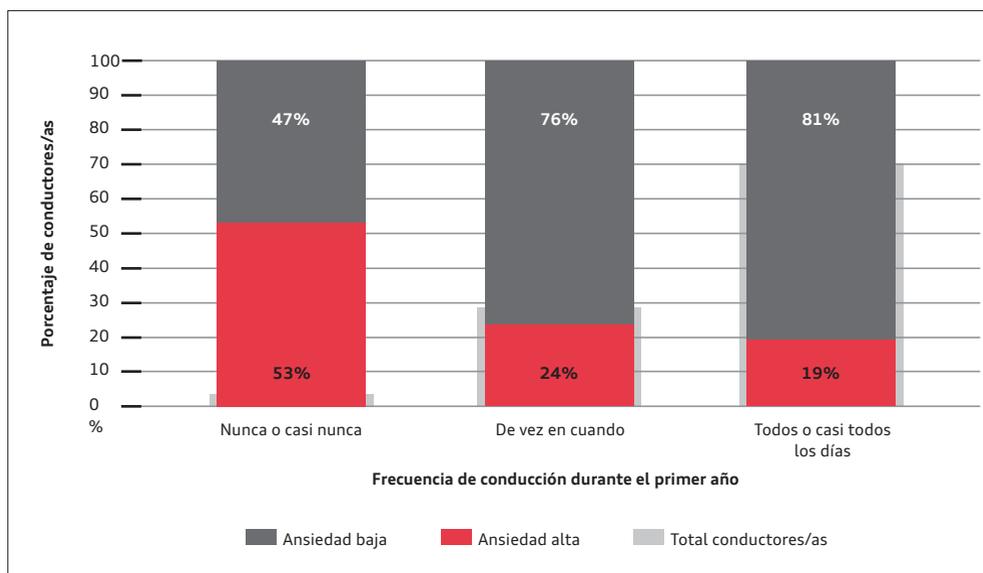


Figura 17: Frecuencia de conducción durante el primer año de carné y ansiedad asociada a la conducción.

En la figura 18, se puede ver que la ilusión de las primeras veces al volante está, de manera estadísticamente significativa, inversamente relacionada con la ansiedad actual. Los porcentajes de personas muy ansiosas van descendiendo desde los que cogieron el coche las primeras veces con poca ilusión, hasta los que tenían mucha ilusión por coger el coche.

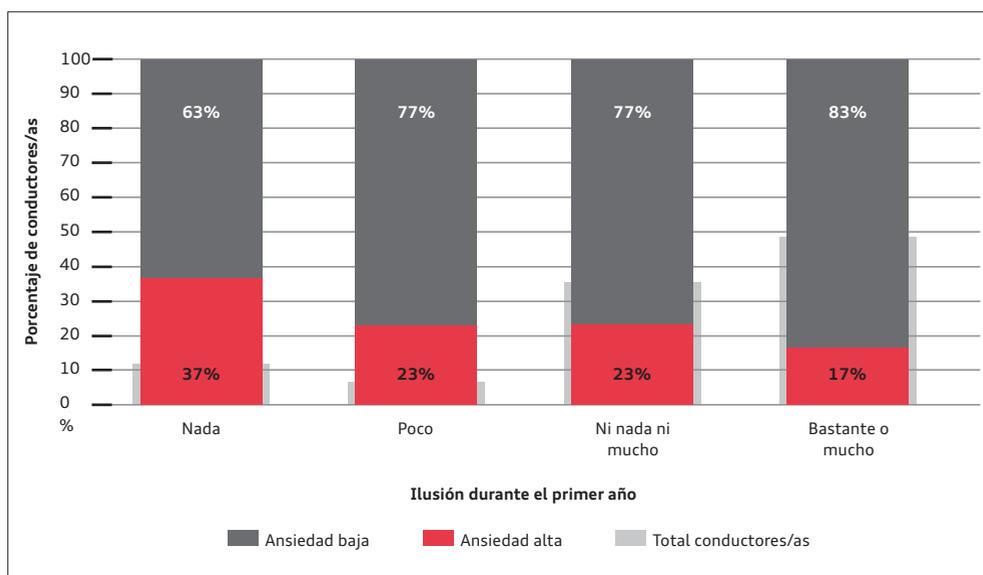


Figura 18: Ansiedad asociada a la conducción y sensación de ilusión durante el primer año de conducción.

Los resultados comentados hasta ahora sobre el primer año de conducción evocan la idea que la mayoría de los conductores ansiosos durante el primer año, se sentían intranquilos, tendían a ir acompañados, conducían poco y se sentían poco ilusionados por conducir. Pero esta tendencia mayoritaria no debe ocultar que, a pesar de todo, hay un pequeño grupo de conductores ansiosos que cuando empezaron a conducir lo hicieron con ilusión y que conducían con frecuencia y solos.

Las personas con ansiedad a conducir también son mucho más frecuentes entre los que, si van acompañados por un familiar, suelen cederles el volante, como se puede apreciar en la figura 19, mientras que sólo hay un 15% de conductores con ansiedad alta entre los conductores que no ceden nunca la conducción a un familiar. Este porcentaje sube hasta el 35% entre los que lo ceden siempre, unas diferencias que estadísticamente son significativas ya que vuelve a aparecer una relación estrecha entre la ansiedad y la tendencia a no conducir.

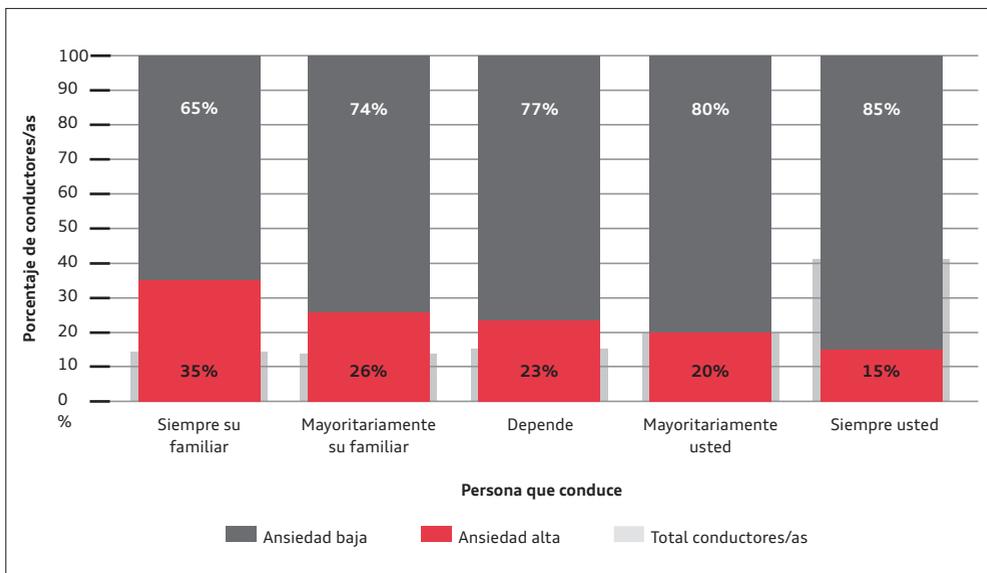


Figura 19: Ansiedad asociada a la conducción y costumbre de conducir el coche o ceder el volante a un familiar.

Ejemplo de esta actitud es la siguiente explicación extraída de una de las entrevistas en profundidad:

“Me saqué el carné únicamente porque lo necesitaba y desde el primer momento tuve que coger el coche sola, pero cuando voy con alguien prefiero que conduzca la otra persona”.

Las personas ansiosas son más frecuentes entre las personas que les pone de mal humor conducir. En la figura 20 se puede ver la distribución de los conductores en tres grupos, los que el conducir les cambia el humor para bien, los que dicen que no les cambia y los que

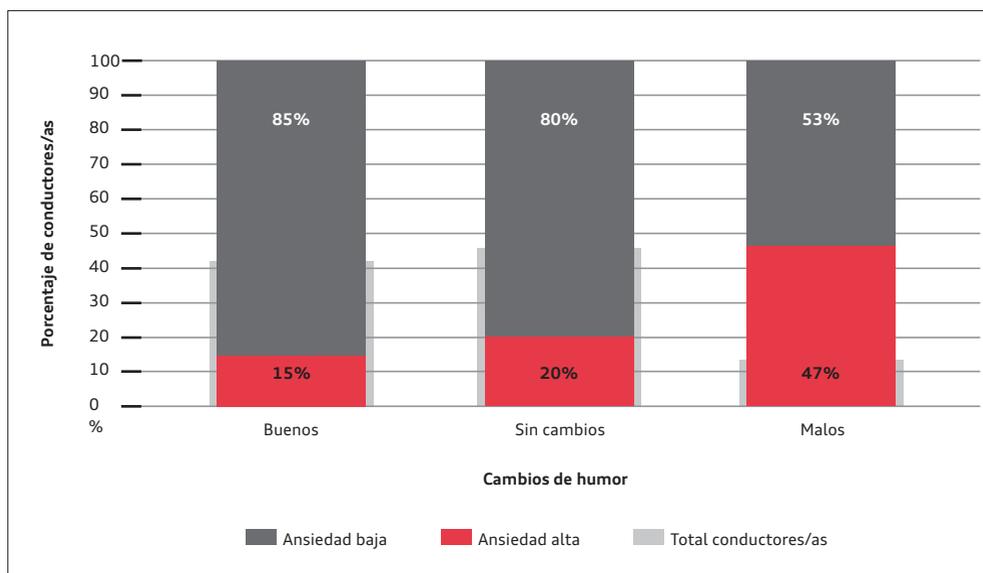


Figura 20: Cambios de humor experimentados al conducir y ansiedad asociada a la conducción.

contestan que el conducir les cambia el humor para mal. Estos últimos son, efectivamente, una minoría, solo un 14%, pero en este grupo hay hasta un 47% de conductores que tienen ansiedad alta ante la conducción, mientras que entre los que dicen que les cambia el humor para bien, que son un 41% de todos los conductores, hay sólo un 15% de conductores con ansiedad alta. Estas diferencias son estadísticamente significativas.

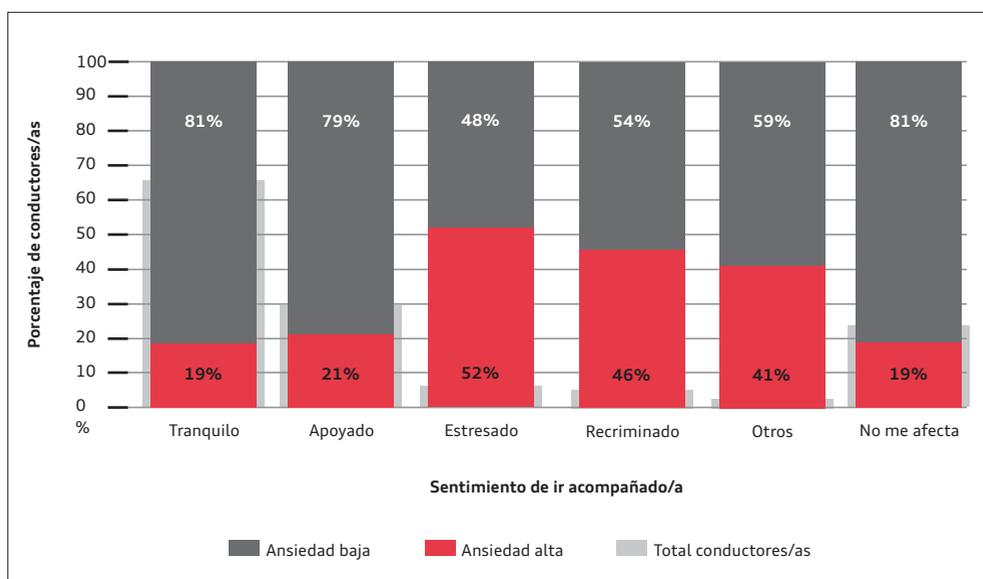


Figura 21: Sentimientos experimentados al conducir acompañado/a y ansiedad asociada a la conducción.

En la figura 21 se representa la distribución de los encuestados según cómo se sienten cuando van acompañados. Como se puede apreciar, son pocos los que se sienten estresados o recriminados por sus acompañantes, pero en estos grupos abundan los ansiosos llegando hasta el 52% y el 46%, respectivamente, siendo estas diferencias estadísticamente significativas.

Como se puede ver en la figura 22, el grupo de conductores que pone excusas para evitar tener que conducir es pequeño, no llega al 10%, pero precisamente en este grupo hay un 53% de conductores con ansiedad alta mientras que entre los conductores que no ponen excusas para coger el coche el porcentaje de ansiosos es menor. Esta diferencia es significativa estadísticamente y vuelve a relacionar la ansiedad con el rehuir la práctica de la conducción.

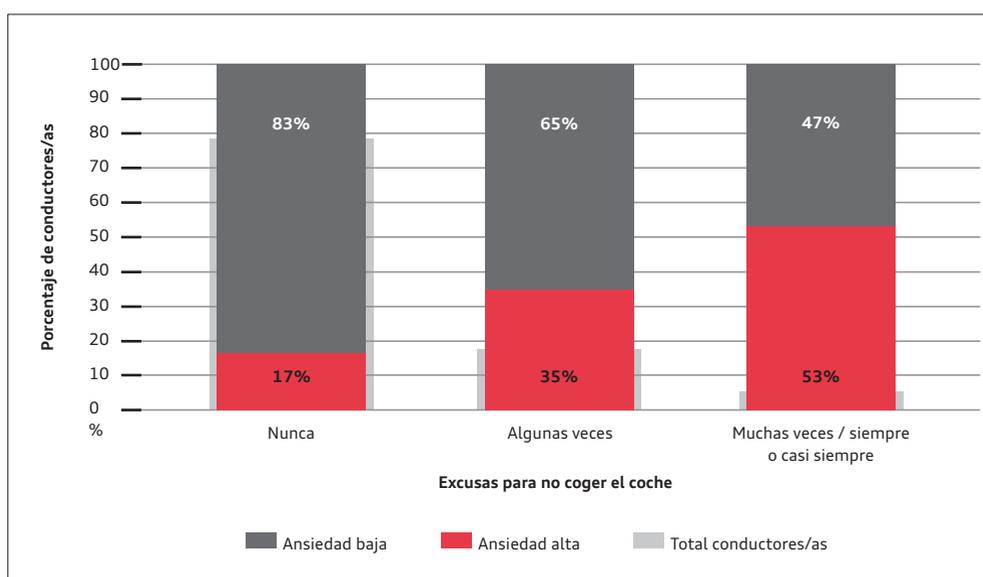


Figura 22: Frecuencia con que se buscan excusas para evitar coger el coche y ansiedad asociada a la conducción.

Finalmente, las figuras 23, 24, 25 y 26 muestran la distribución de otras respuestas de los encuestados pero que siguen el mismo patrón. Hay pocos conductores que tengan la costumbre de ir reduciendo la velocidad progresivamente cuando van por carretera, que se sobresalten fácilmente cuando conducen, que se sientan preocupados cuando tienen que coger el coche y que les suden las manos cuando conducen, pero en esos grupos de conductores abundan claramente los conductores con ansiedad alta siendo estas diferencias estadísticamente significativas. Con todo, hay que recordar que estas relaciones expresan tendencias mayoritarias. Por ejemplo, es llamativo que entre los conductores que no se preocupan si tienen que coger el coche, que son el 73% de los conductores, haya un 14% que experimentan ansiedad cuando conducen.

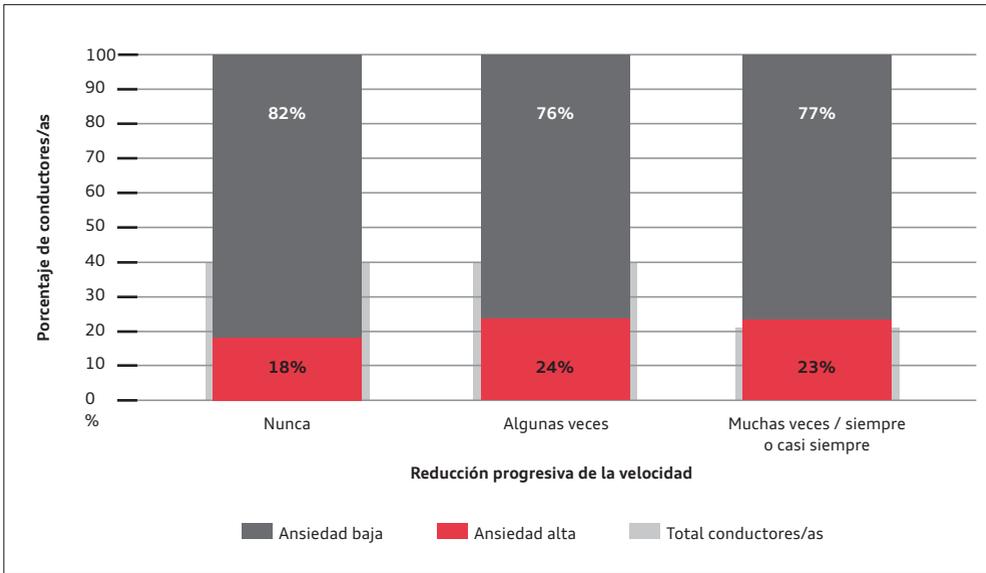


Figura 23: Costumbre de reducir progresivamente la velocidad en carretera y ansiedad al volante.

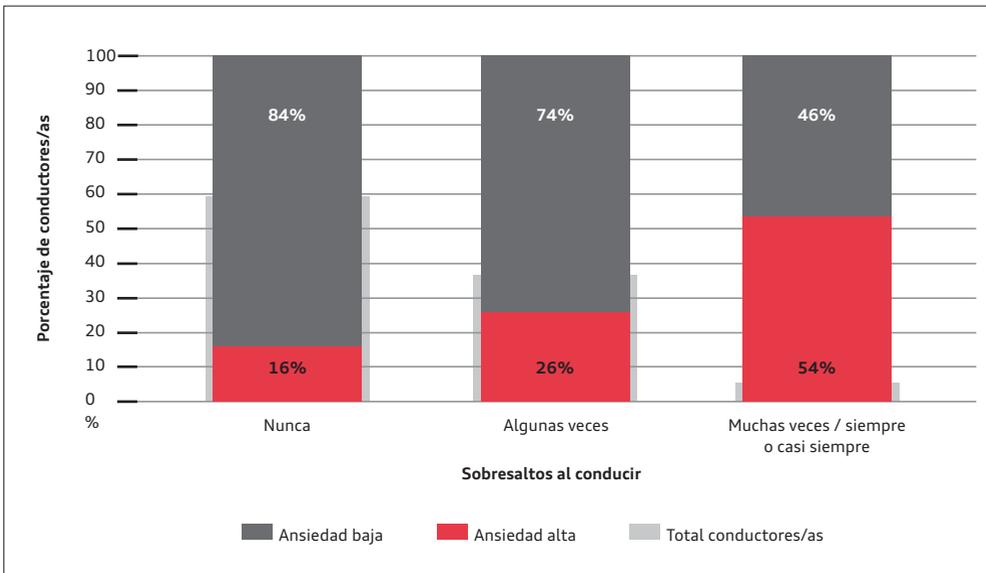


Figura 24: Sobresaltarse al conducir y ansiedad al volante.

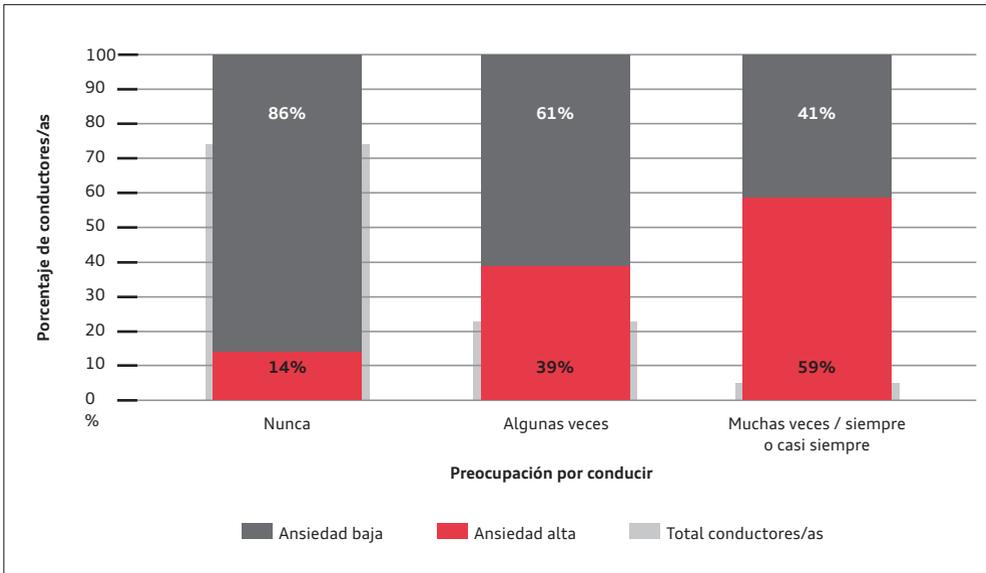


Figura 25: Preocupación por tener que conducir y ansiedad al volante.

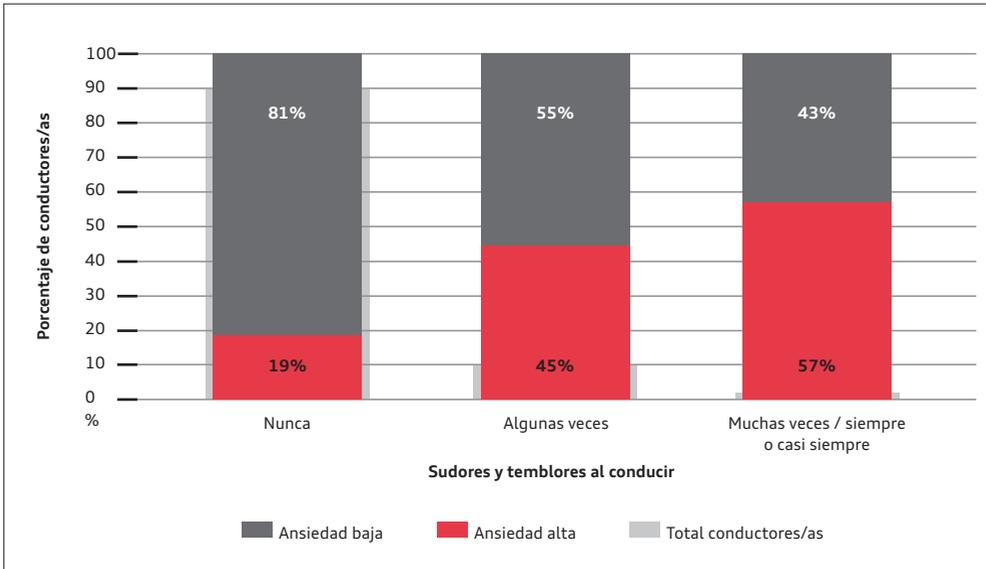


Figura 26: Ansiedad al volante y sudores o temblores asociados a la conducción.

3.2 Evitar conducir

Hemos visto que la ansiedad que se experimenta al conducir lleva a evitar coger el coche, aunque no en todos los casos. Para tener un panorama completo de la influencia de la ansiedad en la conducción se debería analizar la importancia de la tendencia a evitar coger el coche entre los conductores y analizar hasta qué punto la evitación del coche está relacionada con la ansiedad y con otros factores.

En la figura 27 está representada la distribución de la tendencia a coger el coche siempre que se puede frente a evitar coger el coche. La distribución muestra que hay un 59% de conductores que tienden a coger el coche, de lo que se puede inferir que no tienen inconvenientes o incomodidades por el hecho de tener que conducir y que les gusta hacerlo. Por otra parte, el 41% de las personas con carné de conducir se manifiesta en sentido contrario. Las razones pueden ser variadas, por ejemplo, no les gusta conducir, se sienten nerviosos o no se sienten capaces.

Los siguientes testimonios son ejemplos de estas dos actitudes opuestas. Un conductor que no evita conducir manifiesta:

“Además, si viviera en una zona donde pudiera desplazarme en transporte público y no necesitara el coche, creo que de momento preferiría seguir cogiendo el coche y no cogería demasiado el transporte público”.

Por el contrario, los evitadores dicen cosas como éstas:

“Si las dos alternativas fueran iguales, es decir, hubiera mayor disponibilidad de transporte público y tardaran el mismo tiempo, seguramente escogería el transporte público. Además, en transporte público no se pierde el tiempo de desplazamiento porque puedes leer, estudiar, etc.

“Siempre he evitado coger el coche por la ciudad. Ni me gusta, ni vale la pena”.

“Es más cómodo ir en transporte público. No tienes que concentrarte tanto y puedes ir más distraído observando el paisaje”.

Un hecho evidente es que el porcentaje de personas con carné que evitan conducir es notoriamente superior al de conductores que se sienten ansiosos, por lo que la evitación de la conducción debe tener otras causas adicionales. A continuación vamos a analizar estos detalles.

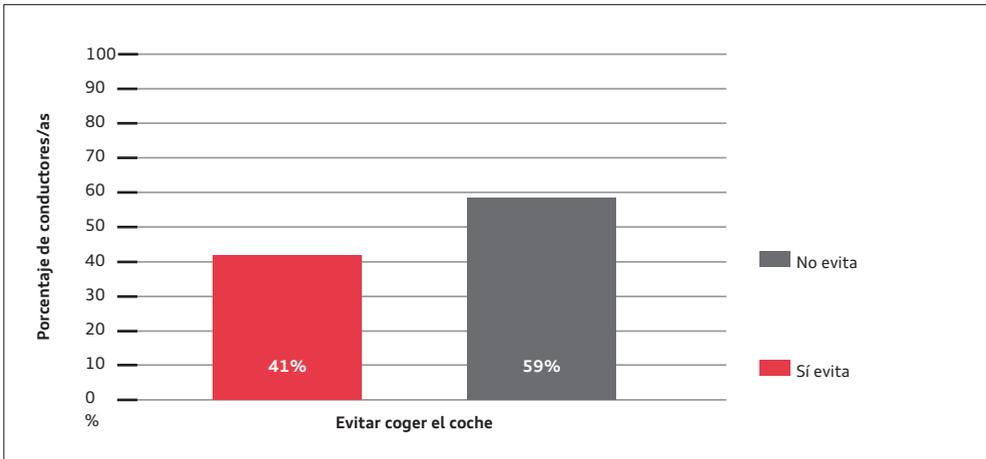


Figura 27: Porcentaje de conductores que evitan coger el coche.

La figura 28 muestra el porcentaje de conductores que evitan la conducción en diferentes tramos de edad y la figura 29, la distribución de la evitación de la conducción en hombres y en mujeres. Es importante que se aprecien diferencias notables con lo que ocurre con la ansiedad. No hay diferencias estadísticamente significativas en la distribución de los que evitan el coche entre hombres y mujeres, mientras que la ansiedad es más frecuente entre las mujeres. Por otra parte, la tendencia a evitar conducir aumenta con la edad de manera estadísticamente significativa, cosa que no ocurre con la ansiedad.

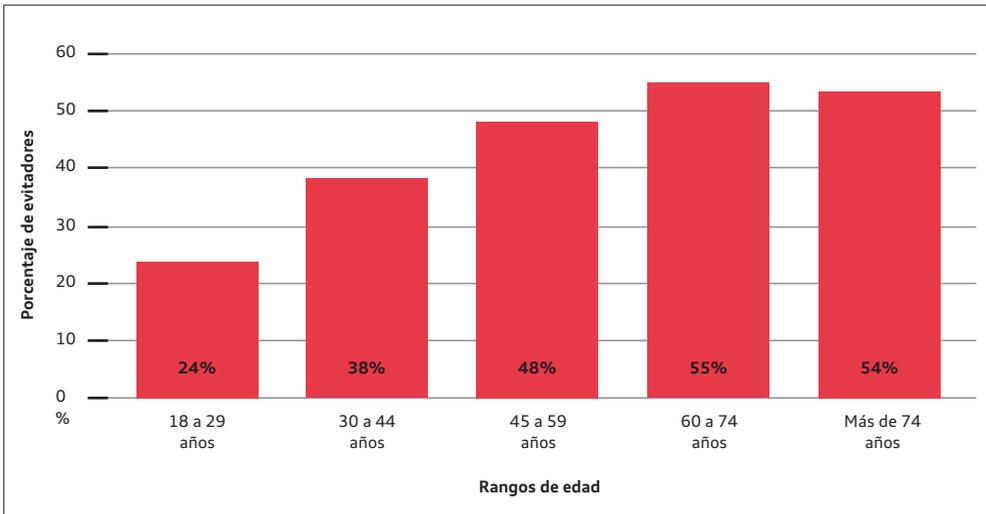


Figura 28: Evitación de la conducción en diferentes rangos de edad.

El estudio cualitativo de las entrevistas a los seleccionados por el perfil de personas mayores que evitan el conducir, ha permitido identificar los motivos que aducen para justificar que eviten coger el coche. Se identificó un grupo que cuenta que su evitación no tiene que ver con la edad, sino que ya se producía con anterioridad y relacionan esta evitación con la ansiedad a conducir y añadiendo que las circunstancias relacionadas con la edad, como la jubilación, facilitan que se tengan más excusas para no coger el coche. Entre las personas que no evitaban conducir cuando eran más jóvenes, las causas para conducir menos son los cambios en las circunstancias personales, especialmente la jubilación, y la reducción de las capacidades de conducción. Además, los residentes en grandes ciudades citan la comodidad y facilidad para desplazarse en transporte público, mientras que los residentes en pequeñas localidades tienen tendencia a continuar conduciendo “dentro del pueblo” y a evitar carreteras y grandes ciudades.

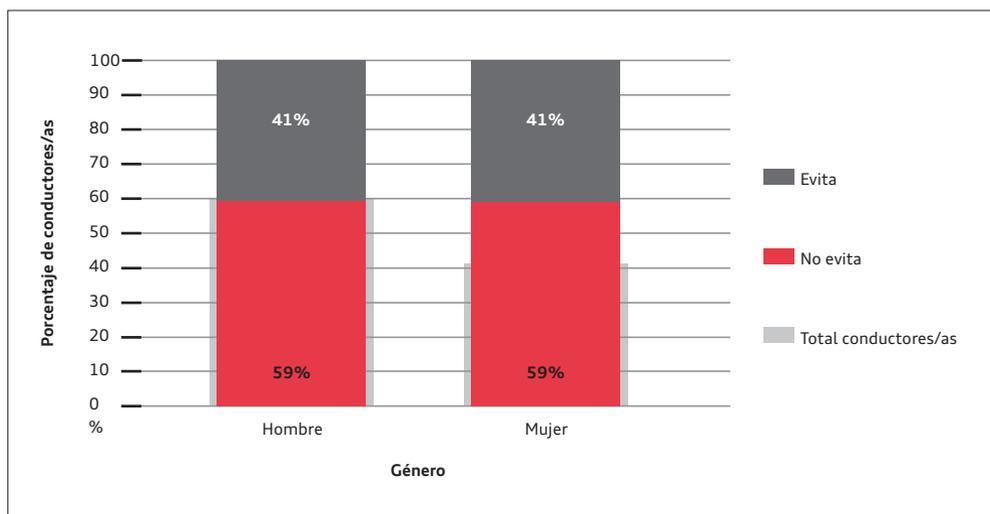


Figura 29: Evitación de la conducción en ambos géneros.

En la figura 30, aparece el porcentaje de evitadores y no evitadores agrupados según su ocupación. Las diferencias que se observan son estadísticamente significativas. Hay que decir que hay un porcentaje alto de evitadores entre las personas dedicadas a las tareas del hogar y entre los jubilados, y poca evitación entre los estudiantes. Si tenemos en cuenta la distribución de la ansiedad entre estos mismos grupos, vemos que entre las amas de casa abundan las que manifiestan ansiedad y evitan coger el coche. Entre los estudiantes se da la circunstancia de que hay un porcentaje alto de conductores que manifiestan ansiedad pero bajo de evitadores. Esta discrepancia se puede explicar teniendo en cuenta que, como ya se ha comentado anteriormente, entre los estudiantes la mayoría son conductores noveles y que posiblemente no sea frecuente que tengan coche propio, con lo que tienden a aprovechar todas las ocasiones en las que puedan conducir y por lo tanto no es extraño que no manifiesten evitación. Entre los jubilados se muestra el patrón contrario que entre los estudiantes, con menos ansiedad y más evitación. En este caso, las razones para no coger el coche pueden estar más relacionadas con una menor necesidad y muy posiblemente por razones de edad y capacidad física para conducir.

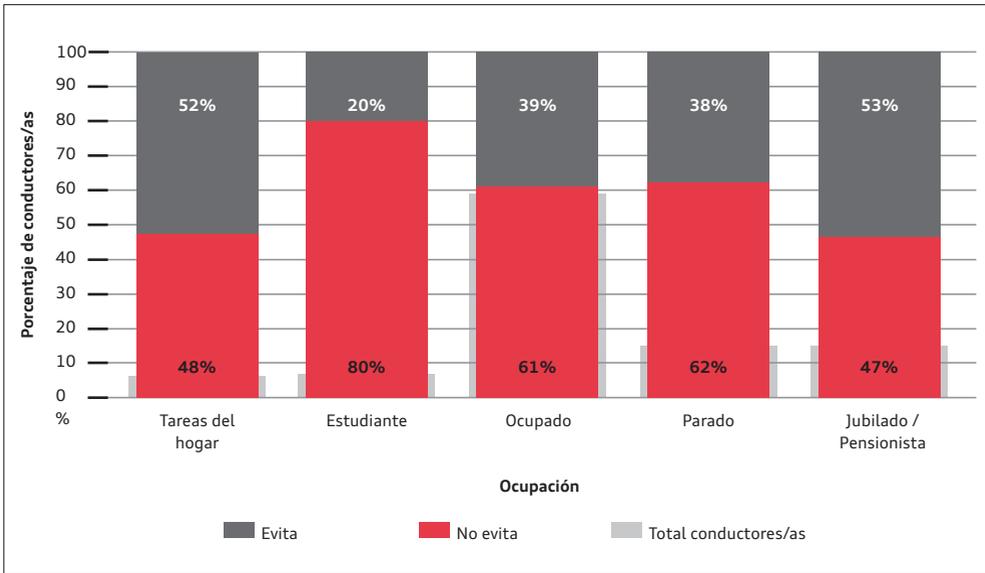


Figura 30: Ocupación del conductor/a y evitación de la conducción.

Naturalmente, entre los conductores de familias que poseen más coches hay menos evitadores (ver figura 31) igual que ocurre entre las personas que conducen con más frecuencia (ver figura 32), siendo en estos casos diferencias estadísticamente significativas. En este punto es importante hacer notar que el 74% de los encuestados conducen cada día o casi cada día, un porcentaje muy importante que pone de manifiesto la gran cantidad de conductores activos que existen. Naturalmente, el porcentaje de evitadores dentro del grupo de conductores activos es más bajo, el 33%, que el porcentaje de evitadores entre los que no conducen casi nunca, el 80%, pero si tenemos en cuenta la gran cantidad de per-

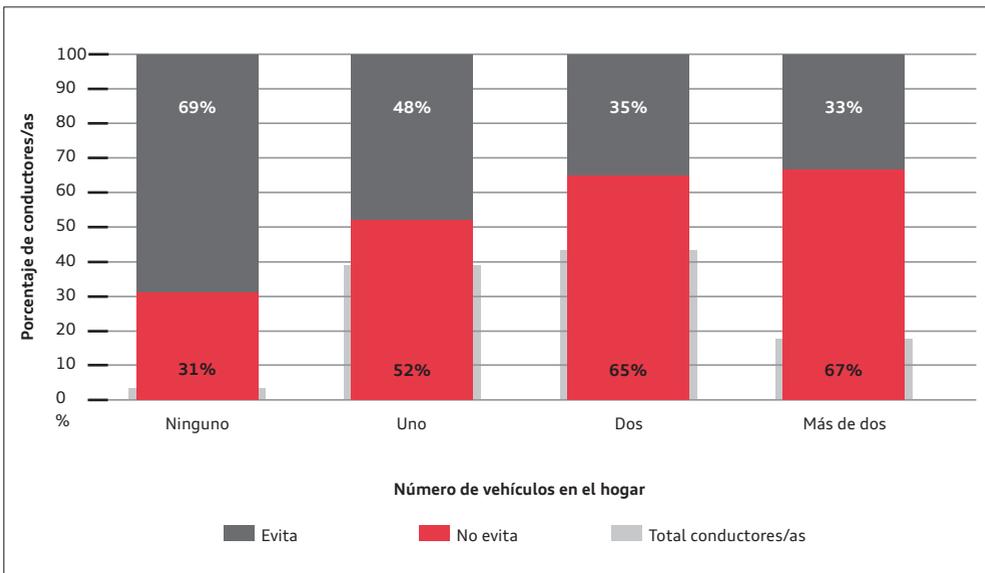


Figura 31: Número de coches en el hogar y evitación de la conducción.

sonas que conducen cada día, un tercio de ellos es una cantidad considerable de personas. Hay que reconocer que uno de cada tres conductores que conducen a diario, si pudieran evitarían coger el coche, o dicho de otra forma, conducen porque no tienen más remedio.

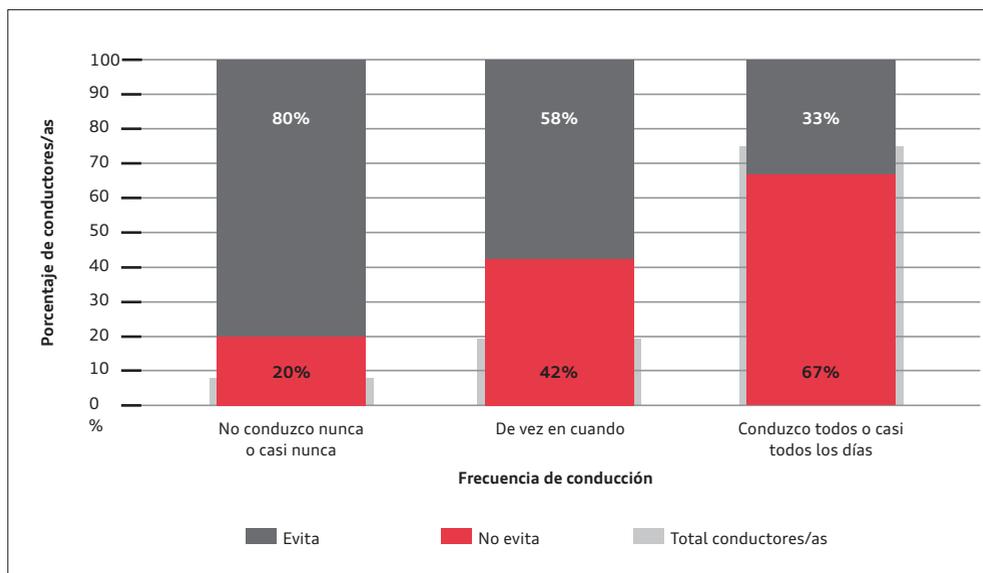


Figura 32: Frecuencia de conducción en conductores/as evitadores/as y no evitadores/as.

No parece que esta desgana respecto a conducir esté necesariamente provocada por la experiencia de haber tenido algún accidente u otras experiencias desagradables (ver figura 33). Sin embargo, hay una frecuencia alta de evitadores en el grupo que ha experimen-

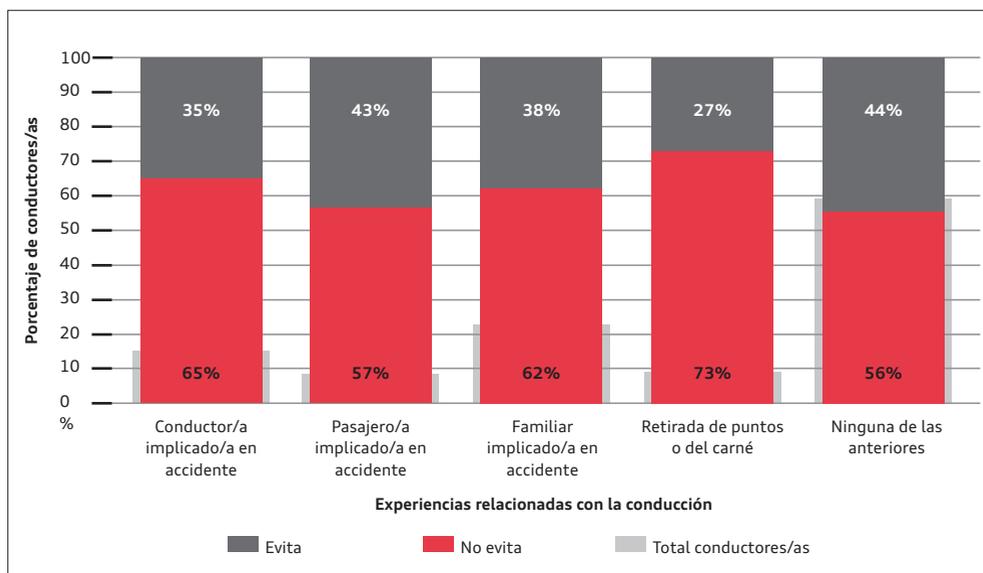


Figura 33: Evitación de la conducción en conductores/as que han experimentado diferentes situaciones relacionadas con la conducción.

tado accidentes yendo de pasajeros. Parece, pues, que es más fácil que un evitador tenga un accidente siendo pasajero que conductor, quizás debido a su tendencia a preferir que conduzcan otros.

Parece que la tendencia a evitar el coche se hace patente desde el momento de aprender y empezar a conducir. Esta respuesta a la entrevista en profundidad lo pone de manifiesto:

“Siempre he tenido respeto al coche. Decidí sacarme el carné porque era necesario para mí. De hecho cuando tengo que ir al centro y hay posibilidades de ir en transporte público, no cojo el coche”.

Los evitadores de la conducción son más frecuentes, de manera estadísticamente significativa, en el grupo de personas que se sacan el carné más por obligación o rutina que por un interés personal (ver figura 34), luego también abundan entre los que tardan más de un año a empezar conducir tras sacarse el carné (ver figura 35), de manera estadísticamente significativa.

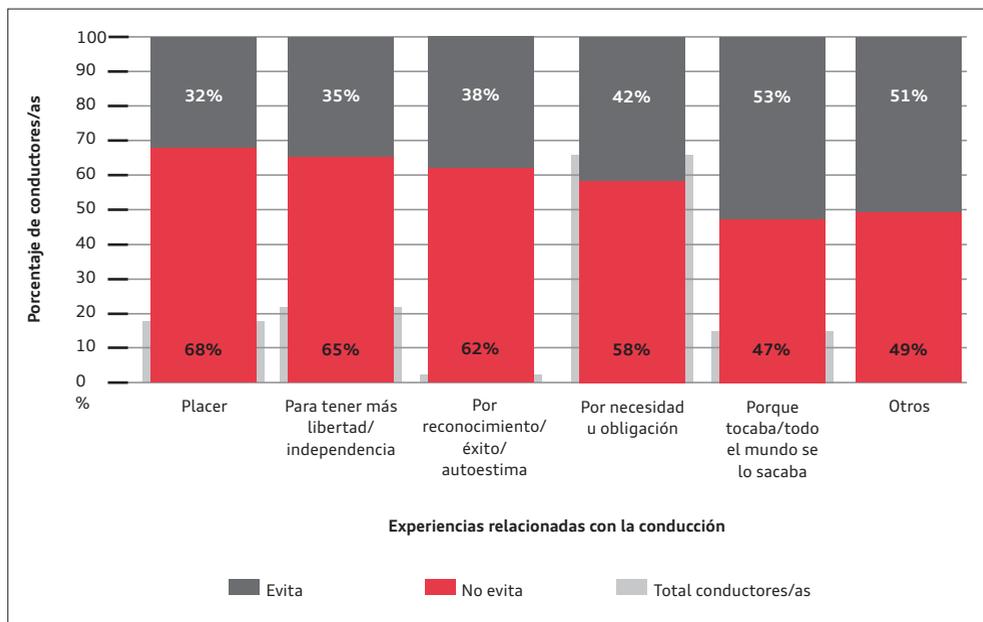


Figura 34: Evitación de la conducción y motivos para sacarse el carné.

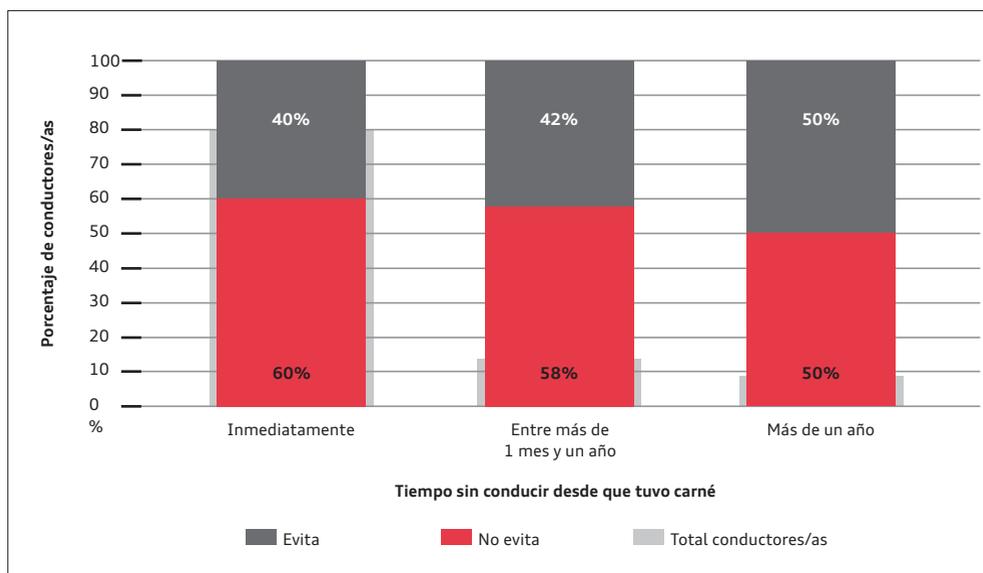


Figura 35: Evitación de la conducción y tiempo en empezar a conducir a partir de la disposición de carné.

Durante el primer año de conducción, tanto los evitadores como los no evitadores, solían ir más solos que acompañados. Sin embargo, hay un mayor porcentaje de evitadores entre los conductores que iban acompañados siempre o mayoritariamente por otra persona (ver figura 36).

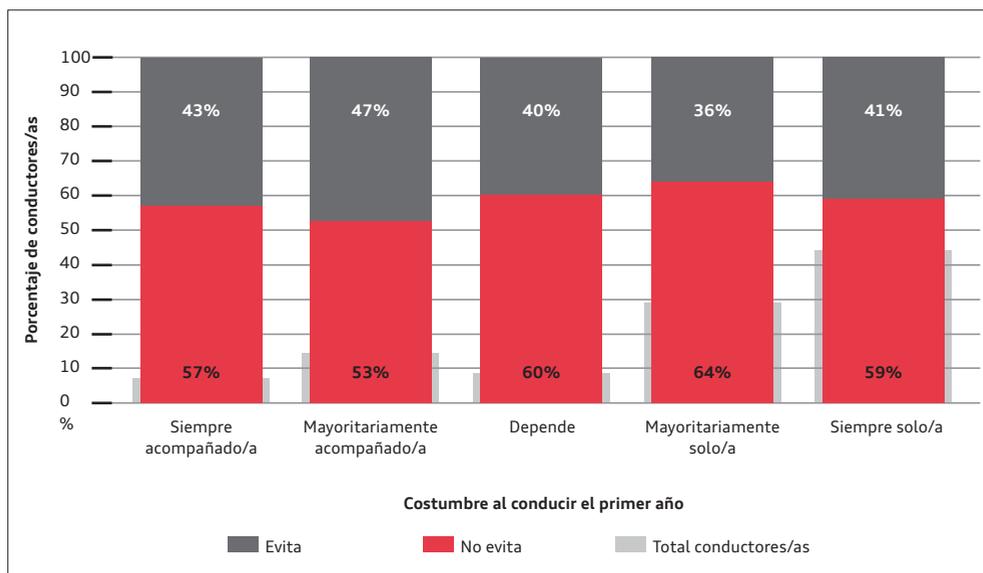


Figura 36: Evitación de la conducción según la costumbre de ir acompañado/a o solo/a durante el primer año de carné.

Conducir hace sentirse mal a pocos conductores, la mayoría de los cuales, si pudieran evitarían conducir (ver figura 37). Los evitadores son precisamente menos frecuentes entre

las personas que les pone de buen humor conducir, sólo un 32%. Estas diferencias son estadísticamente significativas.

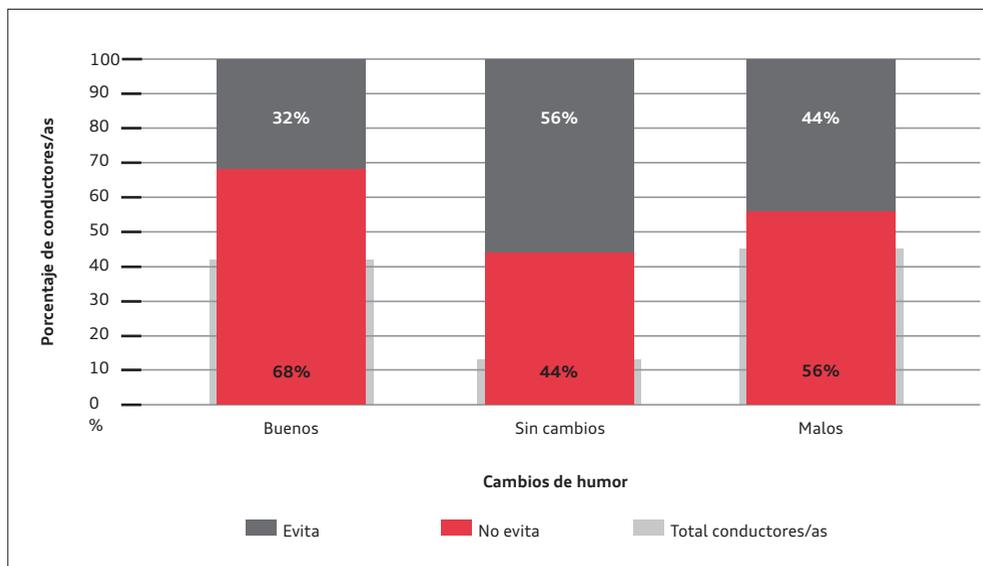


Figura 37: Cambios de humor experimentados al conducir y evitación de la conducción.

La mayoría de los conductores tienen sentimientos positivos cuando conducen acompañados (tranquilidad y apoyo), aunque la cantidad de conductores que evitarían conducir si pudieran es mayor entre los que se sienten estresados o recriminados cuando van acompañados (ver figura 38). Este patrón es igual al que se observa con la ansiedad, es decir que entre los pocos conductores que se sienten incómodos cuando conducen acompañados hay tanto ansiosos como evitadores.

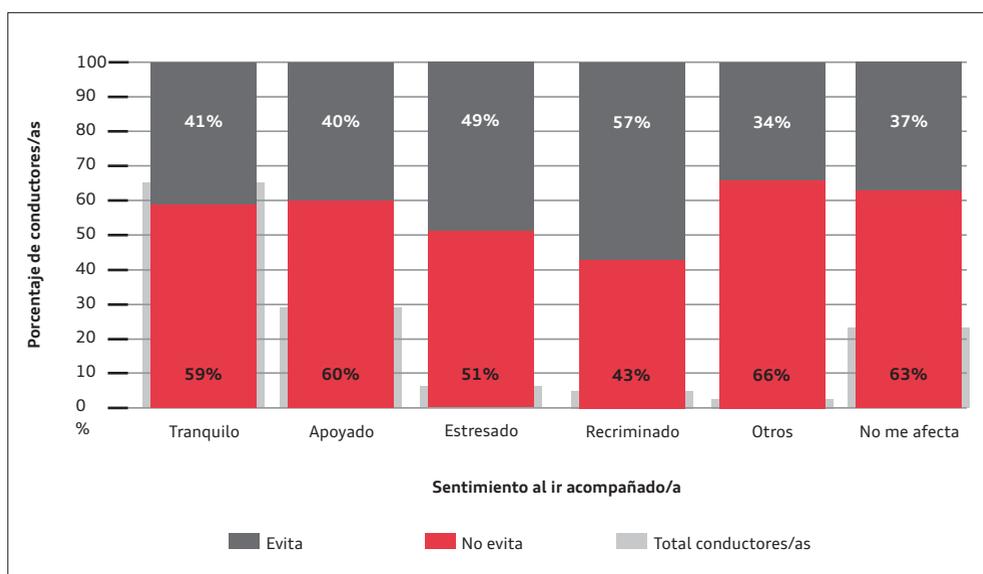


Figura 38: Sentimientos experimentados al conducir acompañado/a y evitación de la conducción.

También ocurre lo mismo con ceder el volante a un familiar, los evitadores son más frecuentes, de manera estadísticamente significativa, entre los que ceden el volante, como también son frecuentes los conductores con ansiedad alta como ya hemos visto (ver figura 39).

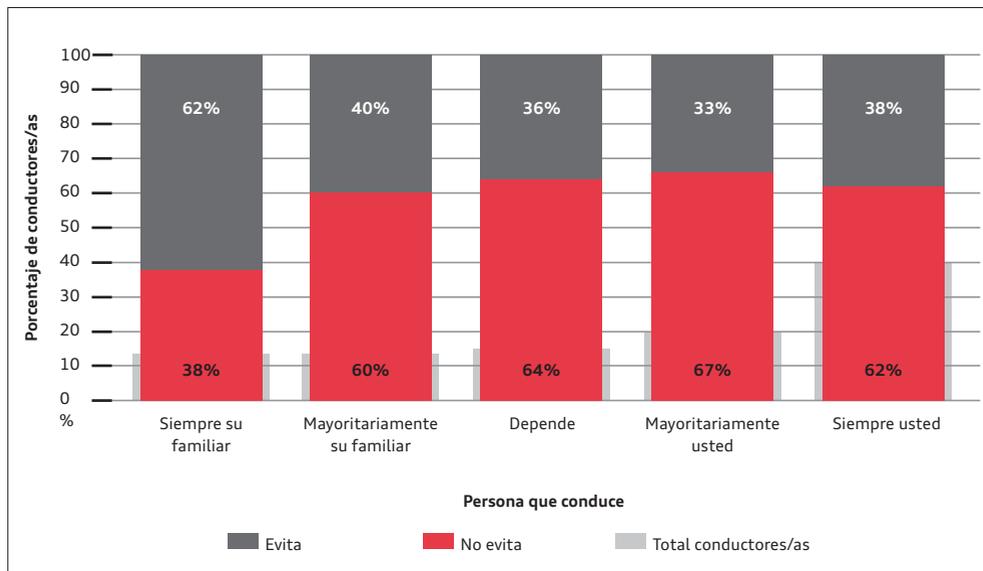


Figura 39: Costumbre de conducir el coche o ceder el volante a un familiar y evitación de la conducción.

El número de conductores evitadores aumenta entre los conductores con actitudes prudentes hacia la conducción (ver figuras 40 y 41). Es decir, que el porcentaje de evitadores entre los conductores que consideran que conducen de una manera menos agresiva

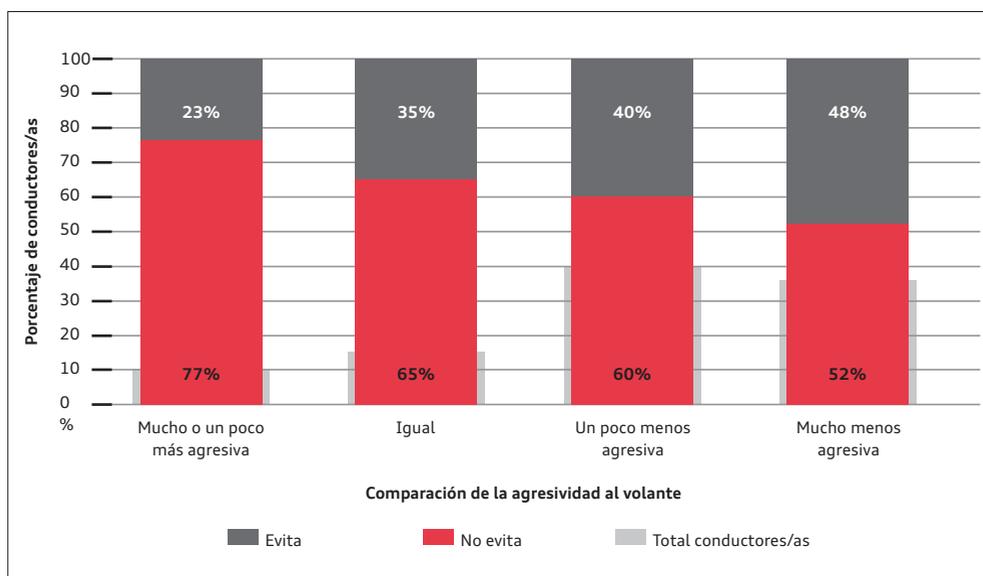


Figura 40: Comparación de la agresividad al volante con respecto al resto de conductores/as y evitación de la conducción.

que el resto es alto, llega a un 48%, siendo la diferencia estadísticamente significativa cuando se compara con el porcentaje de evitadores entre los que se consideran más agresivos, que es un 23%. Lo mismo ocurre con la percepción de la velocidad de conducción. Los evitadores son el 50% de los que creen que van más despacio que el resto de conductores y sólo el 21% de los que creen que van más deprisa. Es importante hacer notar que cuando se estudia a los conductores ansiosos, no se hallan diferencias importantes en estas apreciaciones.

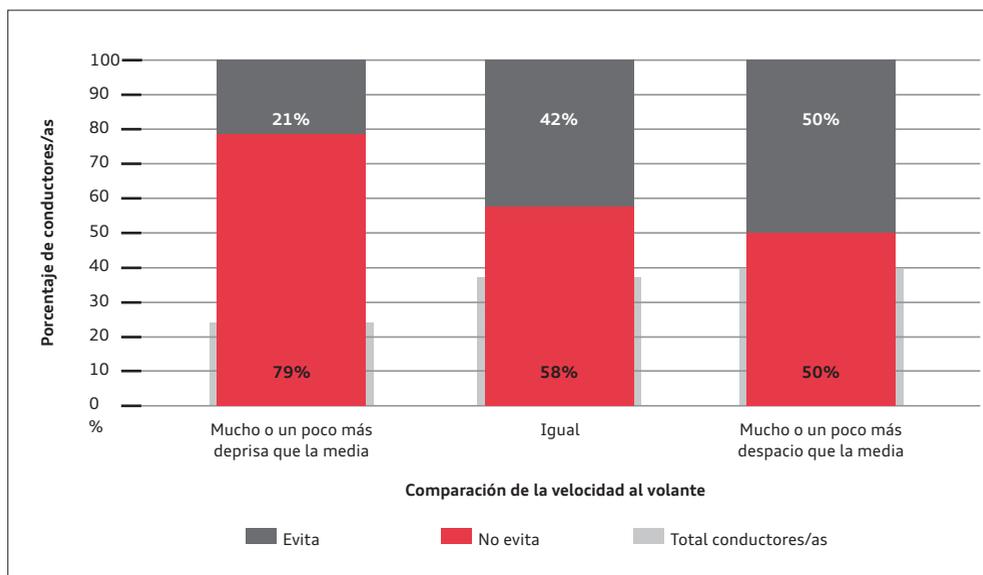


Figura 41: Comparación de la velocidad al volante con respecto al resto de conductores/as y evitación de la conducción.

En la figura 42, se presenta la clasificación de los conductores encuestados según se consideren buenos conductores en comparación con el resto.

Como es de esperar, la mayoría de los encuestados, un 71%, se consideran buenos conductores. Dentro de este grupo mayoritario de los que se consideran buenos conductores la distribución de evitadores y no evitadores es la misma que la del conjunto de la muestra. Lo interesante es ver que entre los que se consideran malos conductores hay hasta un 65% de evitadores y que la diferencia de porcentaje con los otros grupos es estadísticamente significativa. Este hecho no se detectó entre los ansiosos.

Así pues, sentir ansiedad al conducir no tiene porqué estar relacionado con considerarse un buen conductor, pero entre los que se consideran malos conductores abundan los que evitan coger el coche.

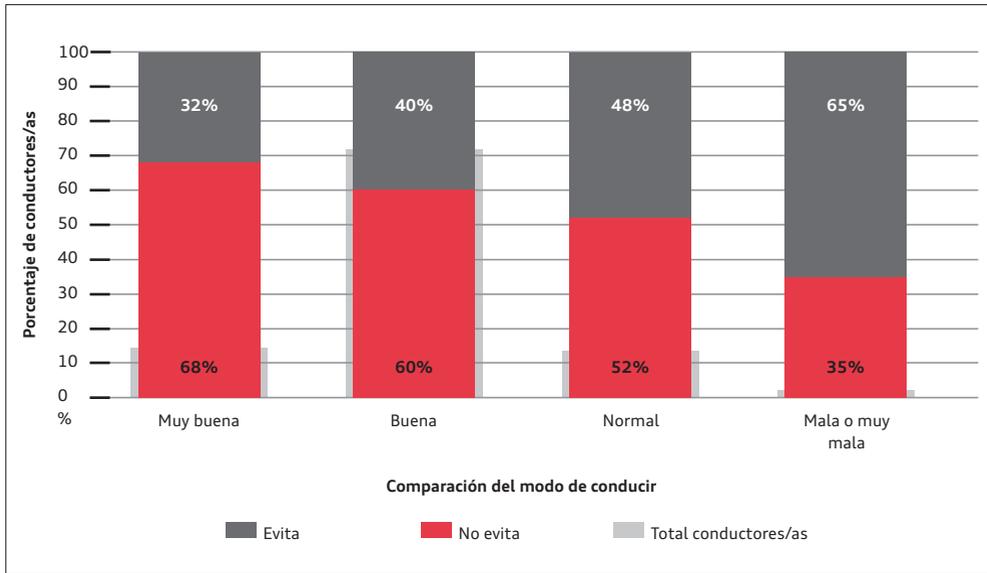


Figura 42: Autopercepción del modo de conducir y evitación de la conducción.

3.3 Situaciones de la conducción que producen nerviosismo

La ansiedad que estamos evaluando es la que se produce ante el propio hecho de tener que conducir, independientemente de las condiciones exteriores. Naturalmente, existen ciertas situaciones en las que se percibe más riesgo y en las que los conductores sean ansiosos o no, se sienten más intranquilos y nerviosos. En la tabla 1, aparecen estas circunstancias clasificadas según el porcentaje de conductores que dicen sentirse nerviosos o intranquilos muchas veces. La primera columna refiere el porcentaje de conductores del total de la muestra que manifestó nerviosismo en cada una de las situaciones, y en la segunda columna el porcentaje de los conductores con ansiedad que refieren ponerse nerviosos en las mismas situaciones. En la tercera columna aparece la diferencia de porcentajes.

La conducción peligrosa de los otros conductores, el mal tiempo y el tráfico denso son las situaciones que más nerviosos ponen a los conductores. Es importante hacer notar la importancia de la conducta de los otros conductores entre las situaciones que producen más ansiedad. No existen diferencias notables entre las situaciones que producen ansiedad a los conductores con ansiedad alta y al conjunto de conductores de manera que no

Situaciones de tráfico	Muchas veces, casi siempre o siempre TOTAL CONSULTADO	Muchas veces, casi siempre o siempre CONSULTADOS CON ANSIEDAD ALTA	DIFERENCIA
Cuando los demás conductores no conducen de manera adecuada	47%	63%	16%
Condiciones climatológicas adversas	27%	42%	15%
Con mucho tráfico	25%	39%	14%
En grandes ciudades	22%	33%	11%
Cuando tengo prisa	20%	31%	11%
En carreteras desconocidas	20%	37%	17%
Cuando llevo un coche que no es el mío	20%	35%	15%
Cuando me encuentro mal	20%	29%	9%
Cuando estoy cansado	18%	28%	10%
Cuando viajo con niños	17%	26%	9%
Por la noche	16%	29%	13%
En carreteras con curvas	15%	25%	10%
Cuando estoy preocupado	12%	26%	14%
Al realizar viajes largos	10%	20%	10%
Al pasar por puentes o túneles	7%	14%	7%
En autopistas/autovías	7%	15%	8%

Tabla 1: Porcentaje de conductores/as que se sienten nerviosos/as (muchas veces, casi siempre o siempre) en diferentes situaciones relacionadas con la conducción.

se puede decir que a los conductores ansiosos les pongan nerviosas situaciones distintas que al resto, aunque es necesario destacar que las situaciones en las que hay una diferencia mayor son, por este orden: las carreteras desconocidas, la conducción de los otros conductores, cuando se conduce un coche que no es el propio y las condiciones climatológicas adversas. Además, en las situaciones que producen ansiedad a menos conductores, como es circular por autopistas o pasar por puentes o túneles, se aprecia que el porcentaje de conductores con ansiedad que señalan esas circunstancias como atemorizantes es el doble que en el conjunto de la muestra.

En las entrevistas en profundidad realizadas a encuestados que manifestaban ansiedad alta, se ha podido concretar la importancia que se da a la forma de conducir del resto de conductores a la hora de identificar situaciones que producen nerviosismo y ansiedad. Véanse los siguientes ejemplos:

“Yo no conduzco deprisa porque no me gusta y veo cosas en la carretera que te pueden ocasionar un accidente y porque no voy deprisa no me han pasado. Si fuera deprisa yo no sé como hubiera podido reaccionar. Yo aún no tengo control. Tenía vecinos que ellos iban bien y tuvieron un accidente porque un borracho se les cruzó”

“Me daba pánico conducir por Barcelona”.

“Cuando no conozco las carreteras siento mucha ansiedad por el hecho de tener que controlar y coordinar el manejo del vehículo, fijarme en la señalización, no perderme...”

“Por donde conozco bien y voy siempre, no tengo tanta tensión”.

3.4 El abandono de la conducción

“Antes de cambiar de ciudad y dejar de coger el coche definitivamente, ya tuve un par de incidentes. Además, me montaron una gorda cuando tuve el roce. Alguien de la familia me dijo que era muy torpe... Vamos un machista. Y solamente le rompí un piloto a un coche, no fue nada grave”.

“Ahora que no tengo necesidad no cojo el coche. Cuando tuve el accidente seguía conduciendo porque tenía que ir a trabajar y no tenía otro remedio”.

“Cuando nos cambiamos el coche, el nuevo era más grande, dejé de cogerlo por temor a hacerle un golpe o una rallada y que mi marido me dijera algo. Entonces decidí que a partir de ese momento él me haría de chofer”.

“He dejado de conducir primero porque no tengo la misma necesidad que hace unos años”.

Estas respuestas a la entrevista en profundidad fueron dadas por exconductores, por personas que en algún momento de su vida decidieron dejar de conducir. Un 7% de los conductores encuestados afirma que en la actualidad hace tiempo que no conducen o lo hacen con muy poca frecuencia. Aunque la mayoría de ellos son exconductores (perso-

nas que se sacaron el carné de conducir, condujeron durante un cierto tiempo y luego lo dejaron), un reducido número de personas de este grupo, 4 %, no ha conducido nunca, mientras que otro 4% ha conducido muy poco desde siempre (ver figura 43).

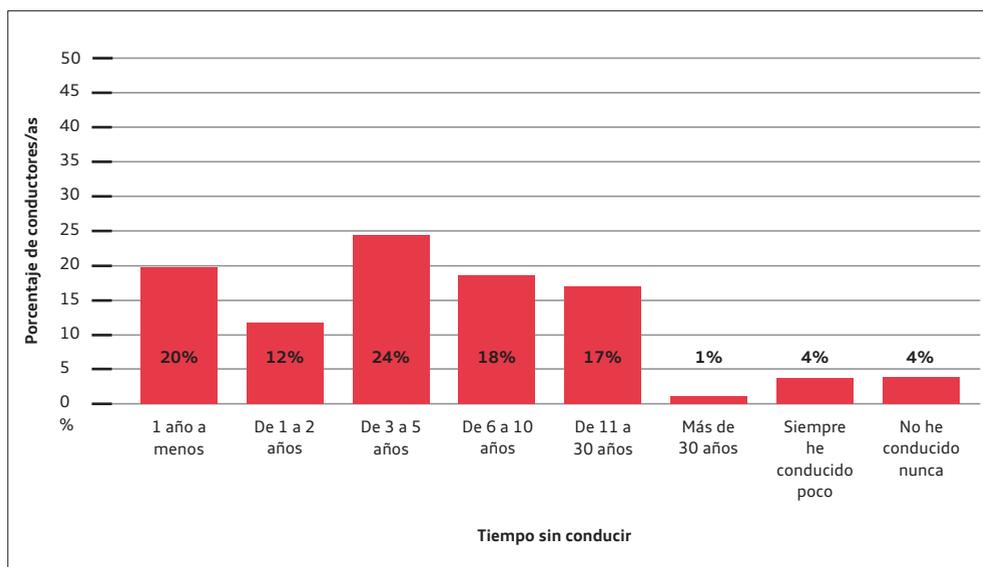


Figura 43: Años transcurridos sin conducir en el grupo de exconductores/as y no conductores/as.

Entre estos conductores que no conducen o hace tiempo que no lo hacen, el porcentaje de conductores ansiosos se sitúa en el 35% (ver figura 44). Este porcentaje es mayor que el que se da en el conjunto de la muestra, lo que indica que la ansiedad tiene bastante que ver con el abandono de la conducción aunque no debe ser la única causa.

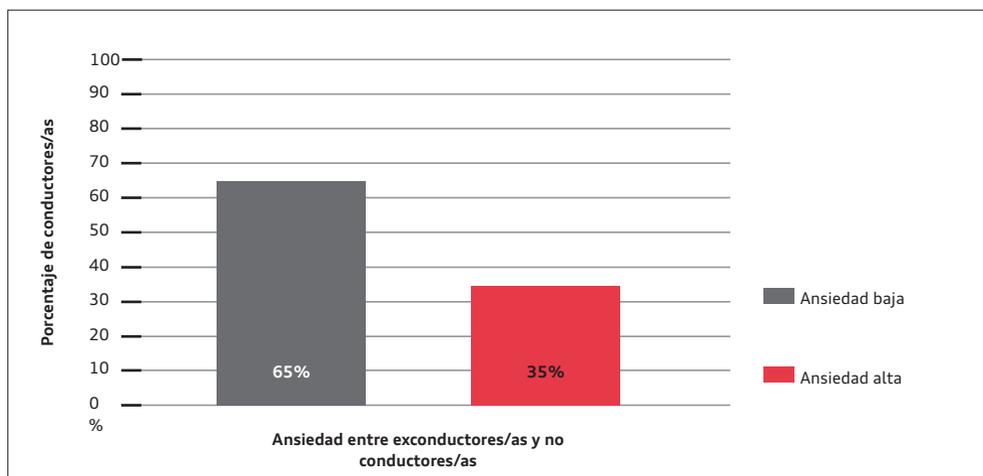


Figura 44: Ansiedad asociada a la conducción en el grupo de exconductores/as y no conductores/as.

En la figura 45, se puede ver la frecuencia de las distintas razones que han dado los ex-conductores para explicar por qué abandonaron la conducción. Al examinar estas razones, se detecta que un 43% han dejado de conducir porque no lo necesitan o no tienen coche, un 19% por problemas físicos, un 16% porque conducen otros, un 19% por que tienen miedo, han sufrido un accidente o no les gusta y un 13% indican otras razones.

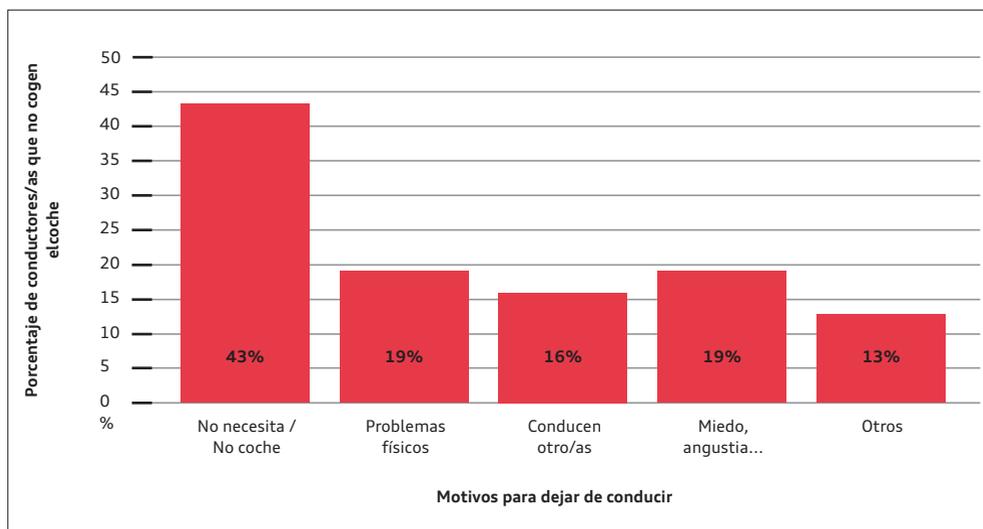


Figura 45: Frecuencia de elección de los motivos para no conducir en el grupo de exconductores y no conductores.

En las entrevistas se han podido hallar ejemplos muy claros de cada uno de estos tipos de razones:

No lo necesitan:

“Desde que estoy prejubilado no lo necesito”.

“No cojo el coche porque no lo necesito, si lo necesitara me vería obligado a cogerlo”.

Problemas físicos:

“Voy por la carretera casi estorbando. Los nuevos me pitan porque voy despacio. Mi visión ya no es para ir rápido. Luego el coche tampoco me responde porque tengo un coche de poca batalla”.

“Cuando una persona no tiene capacidad suficiente más vale decidir por uno mismo y dejarlo. Tiene que ver que es un riesgo para él y para los demás”.

“Lo primero por lo que no cojo el coche es por recomendación de los médicos y, segundo, que yo sé lo que tengo y sé que es peligroso. Por eso, si no estoy acompañado no me atrevo”.

Conducen otros:

“Yo necesitaba el carné, hice todo lo que pude para sacarlo y no tenía problema en conducir. Pero no era como otros, que si pueden, están todo el día al volante. Antes no tenía quién me llevara porque los hijos estaban en la escuela y el marido trabajando, pero ahora me llevan los de casa”.

Miedo o angustia:

“Siempre me había puesto un poco nerviosa al conducir pero cuando cambié de domicilio a un pueblo más grande, empecé a dejar de coger el coche por el cambio en el tráfico y desconocimiento (más rotondas, la gente más agresiva, etc.). Me daba respeto conducir en esta zona y de no conducir he cogido más miedo”.

Es decir, si excluimos a los conductores que abandonan la conducción por una merma en las capacidades físicas o por falta de necesidad, queda un 35% que abandona la conducción por razones predominantemente psicológicas, puesto que tienen la capacidad física y la oportunidad de conducir pero deciden no hacerlo. En este grupo de exconductores se puede dar la circunstancia que se abandone la conducción aunque persistan ocasiones en las que se quería utilizar el coche, como por ejemplo en esta respuesta extraída de las entrevistas:

“En ocasiones me gustaría ir a algunos sitios pero prefiero quedarme en casa que coger el coche”

3.5 Relación entre ansiedad y evitación

Como ya se ha visto, existe un grupo notable de conductores (un 41%) que evita conducir siempre que puede, aunque ello no significa que siempre lo consigan. Por otro lado, hay un 22% de conductores que sienten mucha ansiedad al conducir. Entre los que evitan el coche, se encuentran los que sienten mucha ansiedad, lo que podría explicar por qué intentan no conducir. Sin embargo, hay otras razones que pueden llevar a no querer conducir, como sufrir problemas físicos, o ceder la conducción a otras personas en determinadas circunstancias. Finalmente, hay personas que a pesar de sentirse ansiosos cuando conducen, dicen que cogen el coche y conducen siempre que pueden.

En resumen, hay un 49% de los conductores que ni se siente ansioso, ni evita coger el coche; un 11% que sienten ansiedad en la conducción pero que no evitan coger el coche; un 10% que siente ansiedad y evitan conducir y finalmente, un 30% que evita coger el coche pero no sienten ansiedad al conducir (fig. 46).

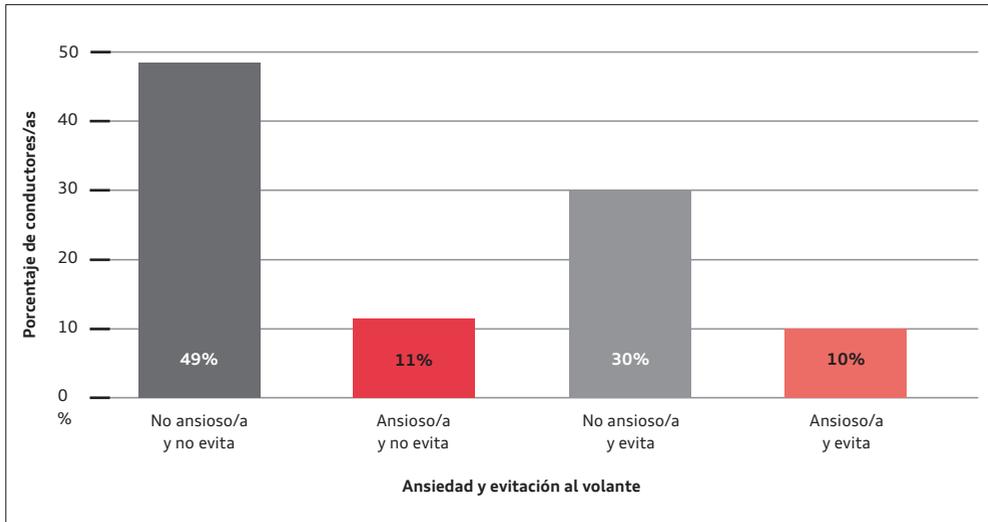


Figura 46: Distribución de perfiles de los/as conductores/as en función de su ansiedad al volante y evitación a conducir.

3.6 Cuando se cede la conducción al hombre

Una característica que comparten tanto los que evitan conducir como los que sienten ansiedad, es la tendencia a dejar que conduzca otra persona, en especial cuando ésta es un familiar. Este patrón de ceder la conducción no es igual en hombres que en mujeres (ver la figura 47). Mientras que los hombres declaran mayoritariamente que cuando van con un familiar conducen ellos, en las mujeres es al revés. De las personas que ceden la conducción a un familiar, en el 56% de los casos es la mujer quien cede la conducción a la pareja, mientras que sólo en el 9% de los casos es el hombre quien cede la conducción a la pareja. Estas diferencias son estadísticamente significativas.

En las entrevistas aparecen diferentes versiones que justifican esta costumbre como las que se reproducen a continuación:

“Porque vamos con su coche, es más grande y nuevo. El mío es una furgoneta”.

“Yo hace 3 años que tengo carné y él alrededor de 20”.

“Porque son viajes largos o porque él está más acostumbrado y lo veo con más seguridad. Él trabaja con el coche”.

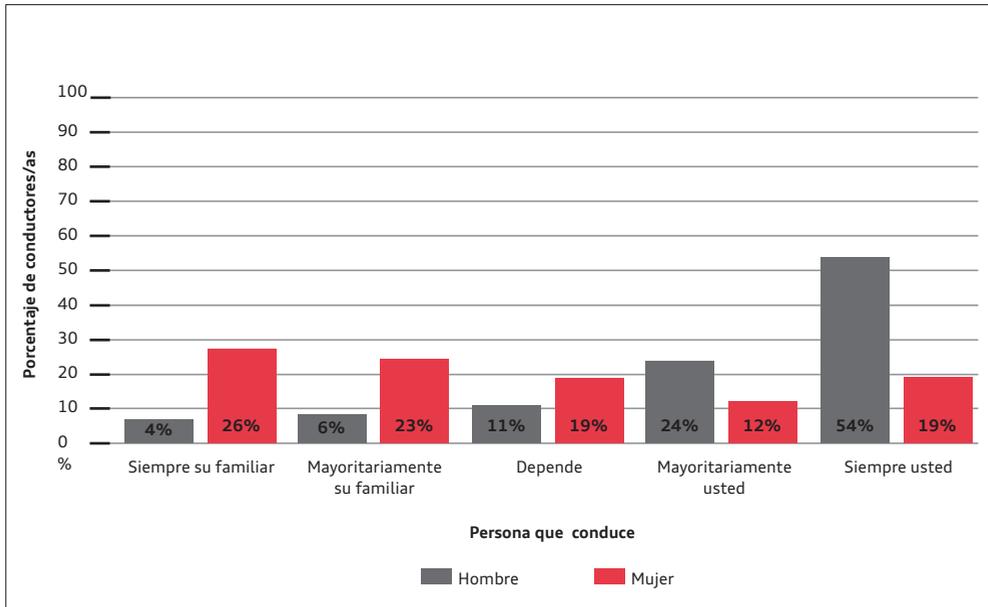


Figura 47: Costumbre de ceder el volante a un familiar en hombres y mujeres conductores/as.

“A él le gusta conducir y a mi también. Pero ya sabes..., somos mayores y él es así. Conduce él”.

“No nos vamos a pelear por este tema”.

“A mi ya me va bien que él conduzca, me puedo relajar”.

“A mi me da igual conducir”.

También aparecen razones relacionadas con que la mujer se sitúa como evitadora, por ejemplo:

“Iba más cómoda sentándome a su lado, nunca me gustó mucho conducir”.

Asimismo, hay explicaciones relacionadas con la ansiedad en dos versiones, la ansiedad de la mujer cuando conduce y tiene a la pareja de copiloto y la ansiedad que puede sentir el hombre si conduce la mujer:

“Tampoco es que riña, pero se pasa el rato advirtiéndote y es un agobio”.

“Como él se pone a decirme cosas, pues le digo conduces tú, vamos como a ti te da la gana y ya está”.

“Si vamos juntos que conduzca él para no tener que estar aguantándolo”.

“Me pone muy nerviosa conducir con él. Creo que voy a meter la pata en algo”.

“No me dice que no lo hago bien, pero si que es una cosa muy fácil. Cuando me sacaba el carné y no aprobaba me decía: pero para una cosa tan sencilla, con lo fácil que es”.

“Reconozco que mi marido no lo dice mal, no riñe..., pero en ese sentido es un poco un agobio. Pero no solo conmigo, también con mis hijos y sus parejas”.

“Me va diciendo; haz esto, no hagas lo otro,.. Y me pone un poco nerviosa”.

“Dice que no le gusta que conduzca yo, que conduce él. Cuando conduzco está todo el rato: no corras, ves más despacio que le darás un golpe al coche”.

“A él le da miedo. Como es el coche del trabajo teme que pueda pasar algo”.

Otro grupo de explicaciones, achacan la situación directamente a la actitud del hombre:

“Esta sociedad que es así de machista. Como él es el hombre, responsable de la casa y tal, que lo lleve él. Mientras él conduce yo me dedico a la niña. Me siento yo con la niña y él que conduzca”.

“Él no me quiso comprar un coche nunca. Yo hubiera querido, y tanto, pero entonces tienes demasiada independencia. De esta manera necesitas autobús o chofer, escoge”

“Le gusta conducir a él, se piensa que es el único que sabe conducir”.

“Para que no vaya diciéndoles por donde tienen que ir. Le gusta conducir a él, se piensa que es el único que sabe conducir”.

“Él prefiere llevarme. Dice que si se me pincha una rueda, me puedo quedar tirada en la carretera, que no sé qué. Dice que no le importa dejar lo que esté haciendo para llevarme”.

Finalmente, también hay ejemplos contrarios en los que hay un cambio de papeles, que produce como resultado de aquellas ocasiones en las que el hombre tiene sueño, está cansado, ha ingerido alcohol, etc. y pide a su mujer que conduzca.

“Pero a veces me dice: venga cógelo que estoy cansado. Y lo cojo yo”.

“En algunas circunstancias, como cuando tiene sueño, me pide que conduzca yo y yo no tengo problema”.

“Él me dice que conduzca pero sólo lo hago si me veo obligada porque ha tomado algo, pero si puedo no lo hago”.

Por lo tanto, se observa que en las mujeres hay dos factores independientes que la alejan de la conducción, la mayor presencia de ansiedad ante la conducción y el patrón social de que conduzcan preferentemente los hombres.

3.7 Análisis de segmentación

Con el fin de disgregar la muestra total de conductores, de manera que podamos obtener segmentos en los que el porcentaje de personas con ansiedad al volante vaya variando de manera significativa, hemos realizado un análisis de segmentación. Hemos utilizado, como variable dependiente, la ansiedad al volante, y como variables explicativas, aquellas que en los análisis bivariados han mostrado más relación con ella: el género, la frecuencia de conducción, el gusto por coger el coche.

El resultado ha proporcionado la segmentación que puede apreciarse en la siguiente figura:

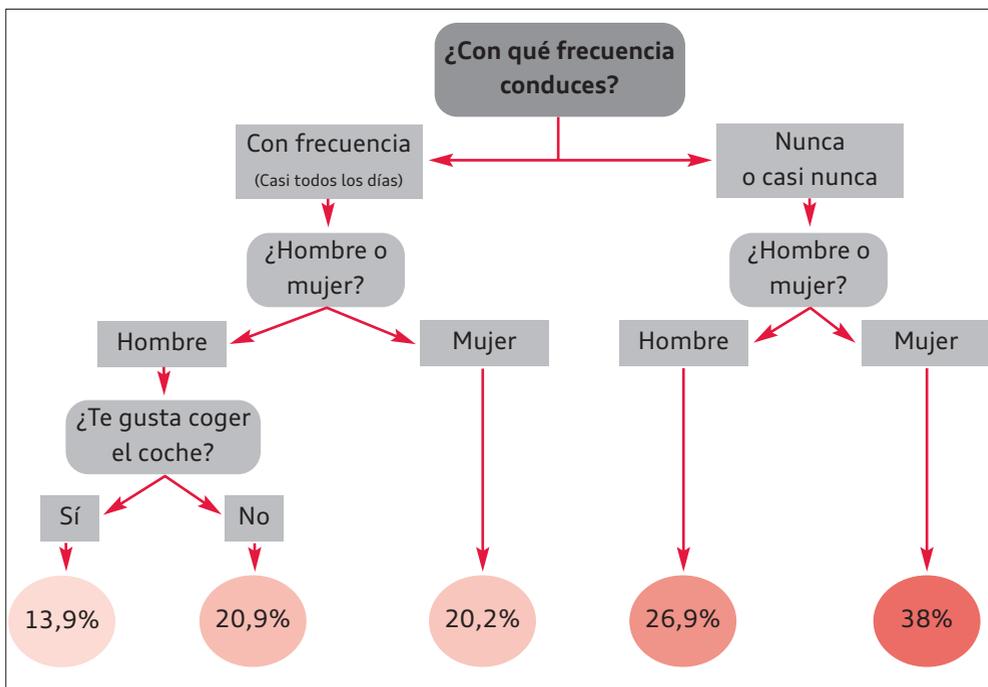


Figura 48: Porcentaje de personas con ansiedad en diferentes grupos de conductores

Como se recordará, el 22% del conjunto de la muestra dice tener ansiedad al volante. El análisis realizado nos permite comprobar que este porcentaje varía en función de las características de los conductores. Conducir con frecuencia tiende a hacer disminuir el porcentaje de personas ansiosas, mientras que no conducir nunca o casi nunca tiende a aumentarlo. Entre los que conducen con frecuencia, el perfil que incluye menos conductores con ansiedad es el de los hombres a los que les gusta coger el coche (14% de conductores ansiosos). Las mujeres que conducen con mucha frecuencia (20% de conductoras ansiosas) y los hombres que también conducen con mucha frecuencia, pero a los que no les gusta coger el coche (21% de conductores ansiosos), son segmentos con una cantidad si-

milar de conductores con ansiedad y con un porcentaje de los mismos cercano a lo que ocurre en la población general.

El porcentaje de conductores con ansiedad es mayor entre los conductores que no suelen conducir, y en éstos, es superior en las mujeres (un 38%) que en los hombres (un 27%).

3.8 Distribución territorial de la ansiedad ante la conducción

“Por el pueblo no hay problema. Es por la carretera, donde hay muchos carriles y tantos coches, donde me pongo nervioso”.

“Yo no puedo ir nada más que por los caminos, por el pueblo, etc. por un poco de distracción. Despacito, claro. Por la carretera general no puedo entrar porque vienen otros corriendo mucho y los estorbo”

Estas experiencias extraídas de las entrevistas en profundidad, muestran la importancia del entorno en la evitación de la conducción. El porcentaje de personas que tiene ansiedad ante la conducción se da por igual en grandes ciudades que en pequeñas poblaciones (ver figura 49), pero la evitación del coche sí varía significativamente en función del ta-

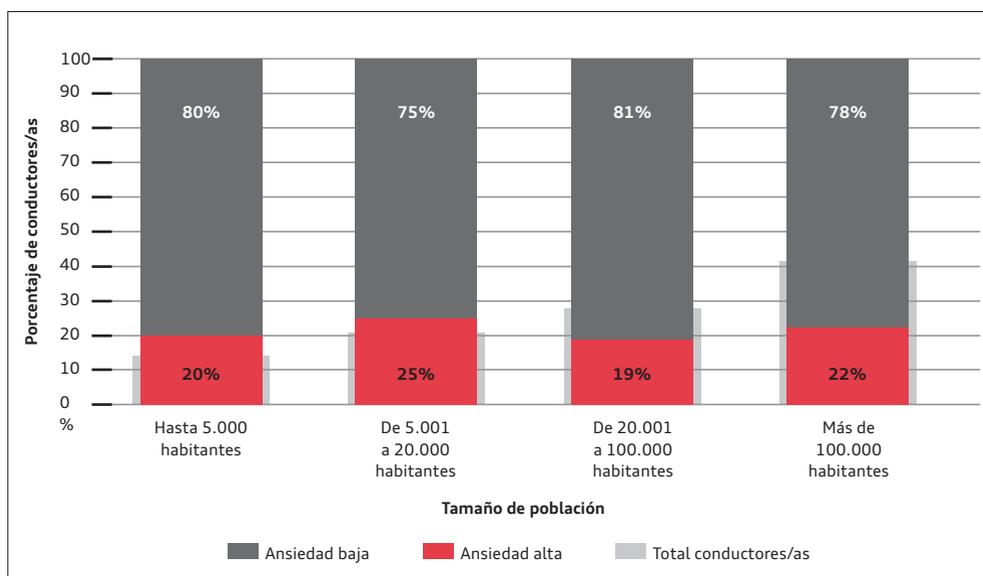


Figura 49: Ansiedad ante la conducción en conductores/as de poblaciones de distintos tamaños.

maño del municipio donde se vive. Precisamente, en las poblaciones de menos de 5000 habitantes es donde el porcentaje de conductores que evitan coger el coche es menor (ver figura 50).

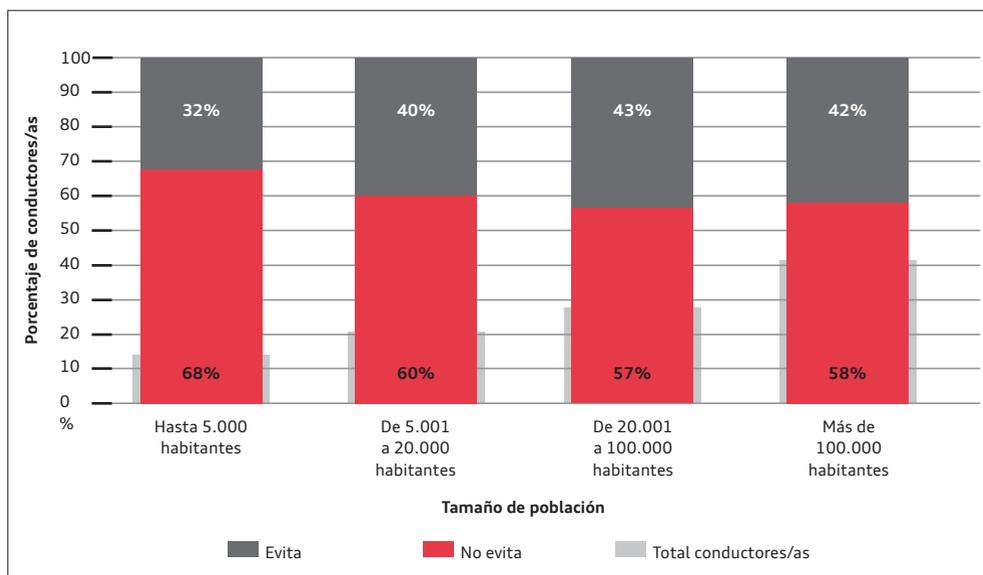


Figura 50: Evitación de la conducción en conductores/as de poblaciones de distintos tamaños.

Pero la ansiedad ante la conducción varía sensiblemente y de manera estadísticamente significativa entre Comunidades Autónomas. En este sentido, Galicia es la comunidad autónoma con un mayor porcentaje de personas que admiten tener bastante o mucha ansiedad al volante, con un 33%.

Otras comunidades con un alto porcentaje de personas con ansiedad al conducir son Aragón (28%), el País Vasco (26%) y Andalucía (24%).

En sentido opuesto, Asturias es la comunidad con menor porcentaje de personas ansiosas al volante (12%), seguida de Castilla y León y la Comunitat Valenciana (14%), la comunidad foral de Navarra (16%) y Cantabria (17%) (tabla 2).

Comunidad Autónoma	Conductores con bastante o mucha ansiedad	Conductores que desearían evitar coger el coche
Andalucía	24%	44%
Aragón	28%	40%
Asturias (Principado de)	12%	36%
Balears (Illes)	22%	48%
Canarias	22%	37%
Cantabria	17%	30%
Castilla y León	14%	45%
Castilla - La Mancha	23%	32%
Cataluña	19%	45%
Comunidad Valenciana	14%	41%
Extremadura	24%	44%
Galicia	33%	37%
Madrid (Comunidad de)	22%	34%
Murcia (Región de)	24%	33%
Navarra (Comunidad Foral de)	16%	40%
País Vasco	26%	48%
Rioja (La)	22%	42%

Tabla 2: Porcentaje de conductores/as con bastante o mucha ansiedad al volante y de conductores que querrían evitar coger el coche.

En la tabla 2, también aparecen los porcentajes de conductores que evitan conducir en las diferentes comunidades autónomas. Las comunidades con mayor porcentaje de conductores evitadores son Baleares (48%), País Vasco (48%), Castilla y León (45%) y Andalucía (44%) y, en el otro extremo, Cantabria (39%), Castilla-La Mancha (32%), Murcia (33%), Madrid (34%) y Asturias (36%), aunque estas diferencias entre comunidades autónomas no resultaron ser estadísticamente significativas.

En estos resultados llama la atención la elevada incidencia de la ansiedad en Galicia, un 33%, bastante más elevada que la siguiente, Aragón, con un 28%. Además, en Andalucía y País Vasco la incidencia tanto de la ansiedad como de la evitación son altas en contraste con Asturias y Cantabria en donde, tanto la ansiedad como la evitación, son bajas. ■

4. Conclusiones y propuestas

Los conductores con ansiedad

Se ha podido identificar que hay un 18% de personas que poseen carné de conducir que sienten un nivel considerable de ansiedad y un 4% que sienten mucha ansiedad al volante. Así pues, *un 22% de conductores sienten ansiedad cuando conducen.*

Hemos visto que la ansiedad se puede manifestar en la tendencia a experimentar cambios negativos en el estado de ánimo precisamente cuando se conduce, sudar o tener temblores cuando se está al volante, sentirse preocupado cuando se sabe que se tiene que conducir, buscar excusas para no tener que conducir, sentirse estresado o recriminado por los acompañantes del vehículo y tender a reducir la velocidad.

Estas manifestaciones de la ansiedad se pueden interpretar planteando que la ansiedad se produce más por el mero hecho de conducir, por la responsabilidad de coger uno mismo el volante, que por los posibles peligros de la conducción. Hemos comprobado que las situaciones de riesgo pueden preocupar tanto a un cierto número de conductores sin ansiedad, como a los conductores con ansiedad, pero que precisamente las situaciones en que se diferencian más estos dos grupos son la preocupación por la forma de conducir de los demás conductores, conducir por carreteras desconocidas, llevar un coche ajeno y el mal tiempo. Esto se puede interpretar como que los conductores con ansiedad están más preocupados por su capacidad de anticiparse a los peligros que por los peligros en sí. Precisamente, esas cuatro situaciones son las menos predecibles y las que más reducen la capacidad de anticipación del conductor.

Mientras que la ansiedad a conducir no varía con la edad del conductor, sí disminuye con los años de experiencia de éste. Este dato también se puede explicar en el sentido que la experiencia hace que aumente la seguridad en las propias capacidades. Se puede suponer que un conductor con mucha experiencia puede conducir más competentemente, pero que también tiene más conocimiento de los peligros de la conducción y posiblemente se ha visto involucrado en más situaciones peligrosas que un conductor novel. Por esta razón se puede argumentar que no es tanto la conciencia de los peligros sino la falta de confianza, lo que dispara la ansiedad.

La evitación y el abandono de la conducción

El *41% de los conductores evitan coger el coche* y si pudieran apenas conducirían. Los conductores que evitan conducir no parecen muy interesados ni motivados para conducir, porque ésta no es una actividad agradable para ellos. Aunque abundan los conductores ansiosos entre los que dicen evitar, no se puede afirmar, ni mucho menos, que todos los evitadores se sientan ansiosos al conducir. Los evitadores abundan entre los conductores que se sacaron el carné por rutina u obligación, pero sin demasiado interés, entre los que tardaron más en conducir y los que se sienten incómodos cuando van acompañados, conducen poco y tienden a ceder el volante a familiares. Los evitadores se consideran generalmente conductores menos agresivos y más lentos que el resto y un número considerable de ellos se consideran malos conductores. Sin embargo, al igual que pasa con

los conductores ansiosos, hay un tercio de los conductores que se ven obligados a conducir cada día, pero que en realidad si pudieran, dejarían de conducir.

Un 7% de las personas que se sacan el carné de conducir acaban abandonando la conducción. Muchos abandonan porque no necesitan conducir o no tienen coche. También es importante el grupo de personas que por razones de capacidad física para conducir, especialmente entre los mayores, deciden dejar de conducir. Sin embargo, queda un 35% de estos conductores que lo dejan por ansiedad, por miedo, porque dejan que conduzcan otros o porque no les gusta. Concretamente, el 19% de los conductores que dejan de conducir lo hacen por miedo o angustia. Es decir, son conductores capacitados para conducir pero que por razones eminentemente psicológicas dejan de hacerlo y renuncian a ser conductores en activo.

Aunque en un principio se podría pensar que la ansiedad lleva a la evitación de conducir y finalmente al abandono, no se puede concluir que esta evolución se produzca siempre y en todos los conductores. Lo primero que tenemos que ver es que la ansiedad y la evitación siguen caminos diferentes. Mientras que la ansiedad disminuye con la experiencia, la evitación a conducir aumenta con los años. Esto se puede entender planteando que la evitación y, en su caso el abandono, son situaciones a las que se puede llegar por diferentes motivos, uno de los cuales incuestionablemente, puede ser la ansiedad, pero no el único. Las razones ligadas a la edad parecen ser muy importantes. En este sentido, tanto estar jubilado, como no tener que desplazarse para ir a trabajar, como las mermas en las capacidades físicas, son motivos frecuentes para dejar de conducir.

Pero si no todos los que eluden conducir lo hacen por ansiedad, también hemos visto que no todas las personas que experimentan ansiedad evitan coger el coche o abandonan la conducción. Tal y como hemos concluido cuando hemos analizado los resultados, parece como si el grupo de conductores ansiosos se pudiera dividir en dos mitades: los que conducen poco o nada y los que a pesar de sentir ansiedad conducen cada día ¿Cuál es la razón por la que algunos conductores ansiosos dejan de conducir y otros no? Podemos contemplar algunas respuestas que vamos a desarrollar en los apartados siguientes.

Las mujeres, los hombres y la conducción

La ansiedad es más frecuente entre las mujeres que entre los hombres, aunque de este dato no se puede concluir necesariamente que las mujeres sean más ansiosas. En las investigaciones psicológicas sobre la ansiedad aparece continuamente esta tendencia que se puede interpretar como que las mujeres son más ansiosas, pero también se puede explicar en el sentido que las mujeres expresan más este tipo de emociones. Por eso, resulta que mientras que hemos hallado esta diferencia entre hombres y mujeres cuando hemos intentado evaluar la ansiedad, no hemos encontrado diferencias de género cuando hemos indagado sobre la evitación. Se puede concluir que a los hombres les resulta más fácil reconocer que no les gusta conducir, que reconocer que se sienten ansiosos cuando conducen.

Como hemos expuesto en la introducción, en anteriores estudios de Attitudes se ha puesto de manifiesto esta tendencia. Aunque las mujeres tienden a manifestar más sensaciones de estrés y ansiedad cuando conducen, también son más conscientes de estos estados y procuran que no les afecte a la conducción extremando la prudencia, mientras que los hombres tienden a creer que estar nerviosos o alterados no les afecta a su forma de conducir (Alonso, Sanmartín, Esteban, Calatayud, Alamar y López, 2006, 2008)

Por lo tanto, puede ser socialmente más aceptado que una mujer se muestre ansiosa ante la conducción que lo haga un hombre, por lo que podría ser que una parte de los conductores varones expresen menos ansiedad de la que en realidad sienten.

Se debe mencionar que hay una cantidad importante de mujeres que conducen poco porque dejan que lo haga la pareja. Las mujeres con ansiedad tienen tendencia a ceder el volante al hombre, pero mujeres conductoras que no tienen ansiedad ante la conducción también suelen ceder el coche, incluso en el caso de que sean conductoras habituales y tengan su propio coche. Por otro lado, aunque los hombres ansiosos también tienden a ceder la conducción, hay hombres que aunque manifiesten ansiedad ante la conducción no ceden siempre el volante a sus mujeres. Por lo tanto, aunque la ansiedad ante la conducción puede influir en la cesión de la conducción, está claro que esta costumbre no puede ser explicada totalmente porque las mujeres sean más ansiosas o eviten conducir, sino que refleja un patrón social que asigna la tarea de conducir al hombre, independientemente de que tenga más o menos pericia o que sea más o menos seguro conduciendo que la mujer.

Actualmente sabemos que no hay ninguna razón para suponer que las mujeres conduzcan peor que los hombres y si nos atenemos a los datos de siniestralidad se puede afirmar que las mujeres conducen de forma más segura (Vanderbilt, 2009). A pesar de ello se ha puesto de manifiesto que en España aún persiste un patrón general que identifica la conducción como una actividad masculina.

Esto podría explicar porque algunos conductores ansiosos dejan más fácilmente de conducir que otros. Si recordamos que entre las amas de casa abundan más las mujeres que sienten ansiedad ante la conducción y las que evitan conducir, se puede pensar que en el caso de las mujeres con ansiedad a conducir el hecho de ceder la conducción al hombre podría ser una forma de eludir la ansiedad, pero también de alejarse de la conducción. Pero es necesario recordar que esto no es aplicable a todas las mujeres, sino sólo a las que sienten ansiedad a conducir y no tienen necesidad de conducir solas habitualmente, como por ejemplo sería el caso de ir a trabajar.

¿La ansiedad es un riesgo?

Este estudio no permite establecer si los conductores con ansiedad a conducir tienen un riesgo mayor de accidentes. Pero esta cuestión es de gran importancia y merece la pena prestarle atención. Tenemos ciertos indicios a favor de que la ansiedad puede ser un riesgo apreciable. Como se ha expuesto en la introducción, los estados de ansiedad deterioran la eficacia en la conducción (Wilson, Smith, Chattington, Ford y Marple-Horvat, 2006;

Fairclough, Tattersall y Houston, 2006; y Sahar, 2009). La ansiedad como rasgo de personalidad está relacionada, cuando es muy alta, con siniestralidad (Oltedal y Rundimo, 2006). Los conductores ansiosos asumen más riesgos y están más expuestos a accidentes y la ansiedad aumenta la fatiga que sí que es un factor de riesgo reconocido (Alonso, Sanmartín, Esteban, Calatayud, Alamar y López, 2006).

Sin embargo, estos datos son indirectos. No hay registros de accidentes reales que se puedan relacionar con la ansiedad, principalmente porque es prácticamente imposible poder indagar qué grado de ansiedad tenía un conductor que ha tenido un accidente. Además, también hay que tener en cuenta que aunque la ansiedad puede ser un factor que disminuya la eficacia de la conducción, las personas conscientes de su estado pueden compensarlo aumentando la prudencia. Por ejemplo, en este estudio hemos visto cómo las personas ansiosas tienden a reducir la velocidad.

Por todo ello, no se puede afirmar que la ansiedad represente un riesgo, pero tampoco se puede descartar. Es necesario continuar investigando para establecer en qué grados y condiciones la ansiedad aumenta el riesgo de accidentes.

Una visión de conjunto

Para resumir el panorama que ofrece este estudio sobre la ansiedad en los conductores españoles, se puede afirmar que el hecho de conducir frecuentemente, casi a diario, es un factor clave que protege contra la ansiedad y es que entre los conductores no habituales hallamos los porcentajes más altos de casos de ansiedad a conducir. En este grupo de conductores no habituales el género es también importante, de manera que entre las mujeres la incidencia de ansiedad a conducir es más alta que entre los hombres.

Si prestamos atención a los conductores habituales, la incidencia de la ansiedad es menor pero no inexistente, es decir, que como ya hemos dicho a lo largo de este estudio varias veces, aunque la ansiedad empuje hacia no conducir, la mitad de las personas que experimentan ansiedad cuando conducen usan el coche habitualmente, por lo que hay permanentemente una parte de conductores en las vías públicas que sienten ansiedad.

En el caso de los conductores habituales, el grupo en el que hay menos personas con ansiedad ante la conducción es el de los hombres que no evitan coger el coche, pero el porcentaje de casos de ansiedad entre las mujeres conductoras habituales y los hombres que evitarían coger el coche es el mismo.

Aunque este estudio ha tenido una naturaleza transversal, los datos recogidos, especialmente los relatos obtenidos en las entrevistas en profundidad, apuntan a que la ansiedad comienza desde el momento en que los conductores inician su aprendizaje y comienzan a conducir tras obtener el permiso de conducir. Esta ansiedad está relacionada con la inseguridad en las propias capacidades para conducir y en saber reaccionar adecuadamente en situaciones de peligro. Si estas personas que ya tienen un cierto nivel

de ansiedad sufren un accidente, entonces muy probablemente ello les aleje definitivamente de la conducción.

Por eso hemos podido encontrar muchos relatos que se refieren a un accidente sufrido como el hecho clave en el abandono de la conducción. Pero hay que matizar estos testimonios puesto que, como ya hemos explicado en la introducción, una característica de los estados de ansiedad es sesgar los recuerdos, por lo que probablemente las personas con ansiedad puedan recordar con más facilidad los incidentes negativos que una persona sin ansiedad.

Por ello no es extraño que un conductor atribuya su aversión a conducir a algún accidente sufrido o provocado por él mismo, sin embargo hemos podido ver como en el grupo de conductores que han sufrido un accidente, el porcentaje de ansiedad no es mayor que en el grupo que no han vivido un accidente importante.

Tenemos, pues, que la ansiedad ante la conducción lleva a conducir menos, a poner en más ocasiones excusas para no conducir y a ceder con más facilidad el volante a un familiar. Pero por otra parte, la experiencia y la práctica parece que reducen la ansiedad y una parte de los conductores ansiosos no desean perder la práctica y mantener la capacidad de conducir para cuando sea necesario.

Los conductores con ansiedad se encuentran, por lo tanto, ante dos opciones. La primera es alejarse de la conducción y evitar tener que realizar una actividad que les hace sentir mal y para la cual no se sienten capacitados, aunque esta opción tiene como consecuencia que se pierde práctica y el resultado es que la ansiedad a conducir se mantiene o aumenta. La segunda opción es continuar conduciendo, lo que a la larga reduce la ansiedad.

No se puede decir cuál de las dos alternativas es más aconsejable. Eso depende de las circunstancias personales de cada conductor. Lo que hemos podido identificar son los factores que favorecen una u otra opción.

Los factores que pueden empujar a persistir en la conducción a un conductor que se siente ansioso cuando conduce son sobre todo dos: una es pura y llanamente la necesidad de utilizar el coche al no tener alternativas válidas y la otra es la voluntad de mantener la autonomía personal que representa ser capaz de conducir en un momento dado.

Por otra parte, los factores que facilitan que un conductor ansioso conduzca poco o que no conduzca, son haber sufrido un accidente, tener una enfermedad, la falta de necesidad o poder conseguir que otra persona le lleve en coche.

Propuestas de actuación

Para finalizar con la exposición de este estudio que ha intentado llamar la atención sobre la importancia de conocer más a fondo los factores psicosociales que determinan la forma de conducir, se pueden avanzar algunas propuestas de actuación derivadas de la reflexión sobre estos resultados que podrían ayudar a mejorar, no sólo a los conductores que experimentan ansiedad cuando conducen, sino a todos los conductores y a la seguridad vial:

- ▶ Divulgación de conocimientos sobre los factores humanos en la conducción y fomento de la educación emocional en las autoescuelas
- ▶ Estudio de la viabilidad de la implantación del sistema del Carné de Conducir Gradual
- ▶ Creación de la figura del acompañante del conductor novel
- ▶ Establecimiento de protocolos de actuación para conductores que presenten cuadros de ansiedad que puedan repercutir en la seguridad de su conducción y respecto a la medicación y su interacción con la conducción
- ▶ Actualización de la normativa legal para regularizar las alteraciones psicológicas que, debido al deterioro cognitivo que ocasionan, perjudican la conducción
- ▶ Implantación de nuevos criterios de valoración psicofísica de conductores en los Centros de Reconocimiento Médico
- ▶ Establecimiento de elementos de coordinación entre el sistema de salud y tráfico para la prevención, la detección y el tratamiento de alteraciones psicológicas
- ▶ Creación del Instituto Psicosocial de la Conducción
- ▶ Potenciación de la programación de cursos para perder el miedo a la conducción
- ▶ Realización de campañas de concienciación vial basadas en la influencia de los aspectos psicológicos en la conducción
- ▶ Realización de campañas de concienciación sobre la figura del acompañante como agentes que ejercen una importante influencia en los conductores noveles ■

5. 9ª Jornada de
Reflexión Attitudes:
¡Quiero conducir!
De la ansiedad
a la fobia en la
conducción

PROGRAMA

Audi Forum Madrid, 3 de noviembre de 2010

09:00 - 09:15 Registro y entrega de documentación

09:15 - 09:45 Apertura

- ▶ Joan Miquel Malagelada, Director de Attitudes.
- ▶ Justo Zambrana, Subsecretario del Ministerio del Interior.

09:45 - 10:15 Presentación del estudio “La ansiedad y su influencia en los conductores españoles”

- ▶ Jordi Fernández Castro, Director de Investigación de Attitudes. Catedrático de Psicología de la Universidad Autónoma de Barcelona y coordinador del Grupo de Investigación en Estrés y Salud (GIES).

10:15 - 11:00 Conferencia inaugural “Las fronteras de la ansiedad”

- ▶ Eduard Punset, escritor y divulgador científico.

11:00 - 11:15 Coffee break

11:15 - 12:45 Mesa redonda “La influencia psicológica y social de la ansiedad en la conducción”

- ▶ Pablo Fernández-Berrocal, Catedrático de Psicología de la Universidad de Málaga. Director del Grupo de Investigación sobre Emoción y Cognición de la Facultad de Psicología de la Universidad de Málaga.
- ▶ José Ignacio Landaluce, Presidente de la Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos (ASECEMP). Vicepresidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.
- ▶ María Seguí-Gómez, Directora y creadora del European Center for Injury Prevention (ECIP). Profesora Titular de Medicina Preventiva y Salud Pública de la Universidad de Navarra. Adjunct Associate Professor, Dpt. Health Policy and Management Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health. Visiting Professor Dpt. of Emergency Medicine, University of Virginia School of Medicine.
- ▶ Ángel J. Gordo López, Profesor Titular del Departamento de Sociología de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), miembro del Discourse Unit, director de Cibersomosaguas y coordinador de la Línea de Investigación de la cultura de la automovilidad y siniestralidad vial.
- ▶ Antonio Cano Vindel, Catedrático de Psicología de la Universidad Complutense de Madrid (UCM). Presidente de la SEAS (Sociedad Española para el Estudio de la Ansiedad y el Estrés). Editor y Director de la revista “Ansiedad y Estrés”.
- ▶ **Moderador:** Josep Lluís Merlos.

12:45 - 14:15 Mesa redonda “Medidas para afrontar los efectos de la ansiedad en la conducción”

- ▶ Anna Ferrer, Directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.
- ▶ Bartolomé Vargas, Fiscal Coordinador de Seguridad Vial.
- ▶ Ignacio Morgado, Catedrático de Psicobiología en el Instituto de Neurociencia de la Universidad Autónoma de Barcelona.
- ▶ Mar Cogollos, Psicóloga y Directora de AESLEME (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal).
- ▶ **Moderador:** Josep Lluís Merlos.

14:15 - 14:30 Clausura

- ▶ Joan Miquel Malagelada, Director de Attitudes.
- ▶ Pere Navarro, Director General de Tráfico.

14:30 Cocktail

ACTO DE APERTURA

Josep Lluís Merlos, Moderador

Buenos días y bienvenidos a la novena edición de las Jornadas de Reflexión de Attitudes. Como ustedes probablemente ya conocen, Attitudes es el programa de Responsabilidad Social Corporativa que viene desarrollando Audi en España desde hace 10 años. Por tanto, en esta novena edición de sus Jornadas de Reflexión, estamos de aniversario.

Además de darles la bienvenida, les digo sinceramente que me hace mucha ilusión ver tantas caras conocidas de anteriores ediciones de estas Jornadas de Reflexión.

Estamos de aniversario y, en consecuencia, también es el momento de echar la vista atrás y ver las cosas que se han hecho en estos diez años.

Como saben, las Jornadas de Reflexión arrancaron en este Audi Forum en el año 2002 y en aquel momento nos planteábamos una reflexión alrededor de **La agresividad en la conducción**. Luego siguieron otros temas y me gustaría enumerarlos porque han sido muchos los contenidos sobre los que se ha intentado reflexionar desde este Audi Forum.

Formación o educación vial nos preguntábamos en la segunda edición de las Jornadas de Reflexión promovidas por Attitudes en el año 2003.

En 2004, la pregunta era **Los jóvenes en el tráfico: ¿víctimas o culpables?** Al año siguiente nos cuestionábamos **¿Hay justicia en el tráfico?** En el año 2006 intentamos reflexionar sobre **¿Conduces tú o tus emociones?** En 2007, con motivo de la sexta edición, el ámbito de discusión era **¿La conducción es prosocial o antisocial?**

En 2008, y con ocasión de la séptima edición, el *lifemotive* era **Salud vial, el conductor a terapia**. Y el año pasado decidimos reflexionar sobre el papel que los más jóvenes tienen en el ámbito de la seguridad vial con el tema **Los niños, las ciudades y la seguridad vial**. Y este año, **Quiero conducir! De la ansiedad a la fobia en la conducción**.

Como todos ustedes saben, las emociones son uno de los motores de la conducta humana y su capacidad para controlar y regular sus sentimientos es fundamental para relacionarse de manera satisfactoria con los demás y especialmente con uno mismo. Sin embargo, los conductores, todos nosotros, no siempre somos capaces de avanzar de manera correcta en el manejo y en las habilidades para conducir un automóvil y a veces tenemos una cierta desazón e incluso falta de confianza en nuestras propias habilidades en el momento de ponernos al volante, de protagonizar un acto tan responsable como es la conducción de un automóvil.

Ha habido incluso gente que se ha planteado si conducir un automóvil es un derecho. Por supuesto que sí, pero a veces esta desazón nos atenaza y nos llega a provocar una sensación de estrés difícil de superar e incluso a veces, en casos muy radicales, se puede derivar en una patología, la amaxofobia, de la que por supuesto vamos a hablar.

No quiero entretenerles más, iniciamos ya estas Jornadas de Reflexión. Estamos en el Audi Forum por novena edición, en el décimo aniversario de Attitudes. Va a dirigirles, en primer lugar, unas palabras de bienvenida el señor Malagelada, Director de Attitudes.

Joan Miquel Malagelada, Director de Attitudes

Sr. Subsecretario del Ministerio de Interior, Sr. Director General, Sres. Diputados, Sres. Miembros de las Mesas Redondas, amigos, amigas: muy buenos días y bienvenidos al Audi Forum.

En primer lugar, y en nombre de Audi España, y su programa de Responsabilidad Social Corporativa Attitudes, quisiera agradecerles a todos su asistencia a esta 9ª Jornada de Reflexión, que en esta ocasión estará centrada en la influencia de la ansiedad en el conductor y en la seguridad vial.

Un año más, hemos querido dedicar este espacio de reflexión a debatir sobre el comportamiento humano en la conducción y sus componentes emocionales y psicológicos. Como muchos de ustedes ya conocen, en anteriores ediciones habíamos analizado tanto la influencia de las emociones en la conducción como las enfermedades del siglo XXI, la depresión, el estrés y la ansiedad, pero se había analizado desde una perspectiva muy general. Y ahora queríamos profundizar un poco más en la influencia que ejerce concretamente la ansiedad en la actividad de conducir.

Para disponer de datos sobre esta temática, hemos llevado a cabo como cada año –y bajo la supervisión de la Universidad Autónoma de Barcelona–, un estudio poblacional para conocer las inquietudes y los hábitos de los conductores españoles. Un estudio que será editado próximamente en forma de libro en nuestra Colección de Cuadernos de Reflexión.

La ansiedad está considerada como la emoción más universal de todas y para poder interpretarla lo más correctamente posible, contamos hoy con destacados profesionales y expertos que, sin duda alguna, nos ayudaran con sus valiosas aportaciones en las mesas redondas programadas, a profundizar más y mejor en su conocimiento.

Y para conocer donde están sus límites, sus fronteras, quién mejor que un divulgador científico de la talla y el prestigio de Eduard Punset para ilustrarnos en la materia. En suma, un conjunto de propuestas que estamos convencidos que serán muy atractivas e interesantes para todos ustedes.

Al menos, esa ha sido la intención de Attitudes al organizar esta nueva edición de sus Jornadas de Reflexión, en un año muy especial para nosotros ya que celebramos el décimo aniversario de su creación.

Desde que empezamos en el año 2000, bajo una óptica de compromiso y responsabilidad social, nuestra intención siempre ha sido la misma: contribuir a reducir la siniestralidad vial en las carreteras españolas, con un axioma muy concreto: primero investigar, segundo analizar y tercero divulgar.

Fruto de ese planteamiento, han sido las nueve ediciones de las Jornadas de Reflexión y las 16 diferentes investigaciones realizadas. Asimismo, es un orgullo para nosotros haber contado con la colaboración y participación de más de 400 expertos y entidades.

En este pequeño balance, me gustaría también recordar la labor desarrollada en estos años por la Escuela de Educación Vial Attitudes, por la que han pasado ya más de 50.000 niños de diferentes ciudades españolas. Esta semana, precisamente, se encuentra en Sevilla donde otros 1.000 niños participaron de sus actividades educativas y lúdicas en pos de una nueva cultura vial positiva basada en valores como la convivencia, el respeto y la responsabilidad. Una nueva cultura vial que está basada en un Programa Educativo desarrollado conjuntamente con la Universidad de Valencia, que ofrece un amplio conjunto de recursos pedagógicos tanto para los educadores como para los niños.

También me gustaría recordar hoy los más de 60 proyectos sociales relacionados con la prevención de accidentes de tráfico, la eliminación de barreras y la protección de entornos naturales, llevados a cabo con la colaboración de instituciones y asociaciones sin ánimo de lucro en el seno del programa Actuemos Juntos.

Qué duda cabe, que a pesar de nuestra voluntad y entusiasmo, toda esta actividad desarrollada a lo largo de diez años no hubiera sido posible sin la colaboración de las instituciones de nuestro país y sin la comprensión de tantas entidades como nos han ayudado. A todos ellos muchas gracias, porque sin su aportación no habríamos llegado hasta aquí.

También quiero transmitir hoy un especial agradecimiento al Ministerio de Interior, hoy representado por el ilustrísimo señor Justo Zambrana, así como al hecho de haber tenido siempre el apoyo y las puertas abiertas de la Dirección General de Tráfico y de su máximo responsable, el señor Pere Navarro.

También ha sido así en el caso del Servei Català de Trànsit y la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, de numerosos ayuntamientos, de los cuerpos policiales nacionales y locales, de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, de los colegios profesionales, de las universidades y de los medios de comunicación, así como de otras entidades privadas que comparten con nosotros este reto común que es la seguridad vial.

Creo que el consenso que ha habido en torno a las políticas de seguridad vial en nuestro país, ha tenido asimismo un claro reflejo con la participación de los máximos representantes de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados y de la Fiscalía de Seguridad Vial en nuestras Jornadas de Reflexión.

En resumen, tan y tantos buenos apoyos de todos los agentes que intervienen en la seguridad vial, que no podemos dejar de sentirnos más que satisfechos y orgullosos por ello.

Y desde Audi queremos expresar este sentimiento mostrando una vez más nuestro compromiso con la responsabilidad social corporativa y reafirmando nuestra intención e ilusión en contribuir a la mejora de la seguridad vial en nuestro país.

Y ya sin más dilación, tengo el honor de ceder la palabra al Subsecretario del Ministerio de Interior, señor Justo Zambrana, quien está hoy con nosotros presidiendo esta nueva y especial edición.

Muchas gracias.

Justo Zambrana, Subsecretario del Ministerio de Interior

Buenos días. En primer lugar quiero disculpar la asistencia del Ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, que hoy tenía previsto estar aquí pero que como saben ustedes le han sobrevenido nuevas tareas lo cual hace imposible que por más que intente multiplicarse no pueda atender a todos los frentes. Me pidió que estuviera hoy aquí en su representación, cosa que hago con mucho gusto, y me pidió que le disculpara, cosa que acabo de hacer.

Quiero comenzar agradeciendo a la Fundación Attitudes de Audi, que no solamente tienen maravillosos coches, lo digo como usuario (el coche con el que más kilómetros he hecho ha sido un Audi 100, con el que hice casi 400.000 y duró 10 años), sino que además combina la producción de buenos coches con este tipo de tareas que considero de suma relevancia e importancia, porque finalmente es una textura básica la que proporciona a la sociedad civil sin la cual sería muy difícil entender que en España se hayan conseguido los resultados que estamos teniendo en política de seguridad vial.

Hubo una política importante anglosajona, que en los años 80 decía aquello que “la sociedad civil no existe, sólo hay mercado o familia”. El acto que celebramos hoy pone en evidencia que no es así, es un desmentido de los que preconizaban que sólo deberían existir el Estado y la familia.

A mí, que me gusta recordar a los clásicos, recuerdo que Santo Tomás de Aquino decía que el hombre “era un animal social” y lo definía por su capacidad de sociabilidad. Ya desde la Ilustración y hasta la actualidad, y en las sociedades modernas occidentales que finalmente han terminado configurando el mundo, lo han hecho en base a dos ruedas, a veces desequilibradas, una que era el Estado y la otra el mercado. Creo que ambas ruedas han permitido un enorme progreso y ha habido un gran eje que ha permitido conectarlas y que funcionen equilibradamente, no siempre, pero ese eje ha sido la sociedad civil, en la que yo sí que creo, y por consiguiente no hay más que ver este programa y los cursos de marcado contenido humanista, las nueve jornadas que ha celebrado Attitudes, para comprobar que desde el mercado también se pueden atender cosas importantes para la convivencia de todos.

Creo que las jornadas abren un espacio de reflexión, digno de mención, en un mundo marcado por la velocidad, no sólo que producen los coches sino la velocidad social. Virilio, un autor francés de culto que me gusta leer, dice que el gran problema de nuestra época es digerir la velocidad a la que está ocurriendo todo, y pide calma a la sociedad en la que vivimos y nos movemos.

Este tipo de fundaciones y en concreto la Fundación de Audi que proporciona espacios para la reflexión, tan de fondo como la que se va hacer hoy, es algo que hace doblemente importante esta jornada. Finalmente, también un factor importante es que se centren tanto en el material último en el que descansa todo que es el factor humano, con su composición, con sus reacciones, con todos sus valores y que resulta difícil que nos expliquemos muchas de las cosas que ocurren.

En España, la política de tráfico ha venido teniendo unos resultados notables, ya que en menos de una década se ha reducido la siniestralidad en más de un 51%.

Si esto es posible no es porque la Administración haya hecho un liderazgo importante, que lo ha hecho, la Dirección General de Tráfico y el Ministerio del Interior, sino porque se han implicado muchos actores de manera fehaciente, muchos de los cuales están hoy aquí.

Se han implicado los fabricantes, haciendo cada vez coches más seguros, y este es un componente importante de cualquier vehículo, aunque lo sabrá mejor el fabricante: que cantidad del producto final, desde el punto de vista económico, va incorporada en seguridad en el coche, tanto directa como indirecta, pero el ratio es creciente para que el vehículo sea seguro.

Están implicados los medios de comunicación y no cabe duda que sin la sensibilidad que ha habido en muchas radios, periódicos y televisiones por los temas de tráfico y el afán por concienciar a la población, no se hubiesen tenido tan buenos resultados.

También diferentes instituciones. Por ejemplo, he visto hoy aquí representantes de asociaciones de víctimas de tráfico que vienen desarrollando una labor notable para concienciar al común de los ciudadanos y, finalmente, el elemento último que es el conductor, que ha ido incorporando unos valores que han hecho que podamos tener los buenos resultados que se han obtenido.

Ayer, hablando con Pere Navarro y repasando algunos temas, hablábamos como por ejemplo el uso del cinturón se ha implantado y consolidado su uso en cifras muy cercanas al 100% en nuestras carreteras; el consumo de alcohol está disminuyendo y parece que la velocidad todavía hay que reducirla ya que tenemos una tendencia como factor diferencial con respecto a otros países de Europa en este asunto que nos lleva a conducir más deprisa de lo que sería razonable, pero en general se ha avanzado en todos los campos, por no entrar en lo que seguramente aparecerá a lo largo de la jornada. Pero en este tema, tenemos los mejores ratios de Europa dentro de un plan muy ambicioso que se propuso toda Europa en el tema de reducir la siniestralidad en la conducción en un 50%, y sólo unos pocos países lo han conseguido y entre esos pocos países está España.

Es cierto que en este momento todos tenemos la preocupación, el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico los primeros, ya que ha habido un cierto rebrote y durante dos meses ha habido más siniestralidad.

Hay que poner las cosas en perspectiva y ver que este rebrote, que no es cuantitativamente muy importante, se ha producido también en otros países que habían tenido ba-

radas importantes. Y no hay que olvidar que en el cómputo anual tenemos un descenso de la siniestralidad del 10% de víctimas, que sumado ya a los años anteriores, es el séptimo año en que bajamos en cifras, pero esto no quiere decir que no tomemos las medidas necesarias para reducir los rebrotes.

Pronto tendremos un nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial, posiblemente antes de finales de año. La Dirección General con otras áreas de la Administración están trabajando en ello y se tomarán nuevas iniciativas para intentar consolidar, con la colaboración de todos, las buenas cifras que hemos conseguido en el descenso en la siniestralidad en el tráfico y se trabajará para que lo que hemos conseguido no se estropee en el futuro y para eso esperamos seguir contando con la colaboración de esta organización.

Y aprovecho para darles la noticia que el Ministerio del Interior quisiera otorgarles una condecoración, el próximo mes: la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial. Porque creemos que el trabajo que vienen desarrollando les hace merecedores. Se hará la entrega en un acto, en el que esta vez sí, esperamos pueda presidir el Vicepresidente del Gobierno, Alfredo Pérez Rubalcaba.

Un reconocimiento al trabajo que vienen desarrollando para que desde los niños hasta el común de todos los ciudadanos se conciencien que el tráfico conlleva muchos peligros y es necesario tomar todas las medidas y precauciones necesarias, para que este riesgo que provoca el mismo progreso, tal y como dijo el autor alemán Ulrich Beck, que habló de que la sociedad del riesgo es consustancial al progreso, podamos tener el progreso sin que los riesgos se nos multipliquen.

Muchas gracias y les deseo una buena jornada.

Josep Lluís Merlos, Moderador

Muchas gracias por sus palabras señor Zambrana, con los anuncios de la entrega de esta Medalla al Mérito por la Seguridad Vial para Attitudes que se entregará el próximo mes y con el anuncio también del lanzamiento de un nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial antes de terminar este año. Y ahora vamos a entrar en materia.

Les decía antes, que a muchas personas la ansiedad les genera desazón hasta tal extremo que algunas incluso llegan a renunciar a la posibilidad de conducir un automóvil o cuanto menos en un porcentaje importante como van a poder ver, hacen una dejación de la conducción a las personas que les acompañan en el vehículo.

El estudio que vamos a presentar dentro de breves instantes contempla una gran cantidad de entrevistas a personas de toda España que sufren esta sensación de ansiedad cuando están al volante.

Yo quisiera antes de conocer el estudio que nos presentará el Doctor Jordi Fernández Castro, que prestaran atención a unos testimonios que hemos destacado y que vamos a ver a

través del video y que reflejan esta problemática que afecta a un porcentaje importantísimo de conductores en España.

(Proyección de un video con dos testimonios personales)

Antes les he hecho una referencia a los diferentes ámbitos de reflexión que se han ido planteando en las ediciones anteriores de las Jornadas de Reflexión promovidas por Attitudes.

En el año 2006, Attitudes dedicó sus Jornadas de Reflexión a las emociones y la conducción. Dos años después, en 2008, la reflexión se hizo en el entorno de la salud vial.

En los dos casos, en las dos Jornadas de Reflexión, siempre aparecía involucrada la manera en que las personas se desarrollan como conductores.

Este año les presentamos un estudio que lleva por título: “La ansiedad y su influencia en los conductores españoles”.

En este estudio vamos a prestar atención a la ansiedad que se produce en la conducción, para comprender mejor hasta qué punto esta ansiedad aleja a los conductores de la práctica y cómo influye en los ámbitos de conducción y en la seguridad vial, como han podido ver en los testimonios que les acabamos de presentar.

Presten atención al estudio porque tiene dos ideas principales. En primer lugar, la intención del estudio es estimar la cantidad de conductores españoles que experimentan, que experimentamos ansiedad, en el momento de colocarnos al volante de un automóvil y en qué grado esta ansiedad nos afecta. Y, en segundo lugar, el estudio pretende identificar las razones que alejan a las personas de la conducción, bien de manera definitiva, o intentando hacer esta dejación a la que hacíamos referencia.

El estudio lo va a presentar el doctor Jordi Fernández Castro. El es director de investigación de Attitudes, Catedrático de Psicología de la Universidad Autónoma de Barcelona y coordinador del Grupo de Investigación en Estrés y Salud (GIES).

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO “LA ANSIEDAD Y SU INFLUENCIA EN LA CONDUCCIÓN”

Dr. Jordi Fernández Castro, director de investigación de Attitudes, Catedrático de Psicología de la Universidad Autónoma de Barcelona y coordinador del Grupo de Investigación en Estrés y Salud (GIES)

Buenos días. Quiero, antes de empezar, agradecer a Attitudes la confianza que han depositado en mí al encargarme la dirección de este estudio y también quiero agradecer a Eduardo Doval, Hildelbrand Salvat y Miriam Veciana, el trabajo duro y muy riguroso que han hecho y que está detrás del estudio que les voy a presentar.

Las vías de circulación son espacios públicos que los conductores debemos compartir. Cada conductor quiere llegar a su destino de la mejor manera posible y como piense que es más conveniente, pero naturalmente sin perjudicar al resto de conductores.

Es normal que cuando nos preguntamos sobre el comportamiento de los conductores, lo primero que nos venga a la mente sean los conductores imprudentes, antisociales, agresivos, que transgreden las normas, porque son los que vemos como más potencialmente peligrosos.

Como ya se ha explicado en la presentación de estas jornadas, precisamente este estudio intenta ver la otra cara de la moneda, y en lugar de centrarnos en los conductores agresivos que asumen riesgos, lo haremos en los conductores ansiosos, los temerosos, los que van sufriendo mientras conducen, los que creen que el resto de conductores van demasiado rápido o que son unos arriesgados.

Un aspecto muy importante a recordar al hablar de la ansiedad, es que ésta no consiste únicamente en tener una sensación clara de peligro, estar en alerta ante el peligro y sentirse nervioso, que son características importantes, sino especialmente la percepción de poco control. Estar atento y en alerta ante un peligro potencial es algo que también despliega un conductor medio.

Lo que define a los conductores ansiosos es una sensación vaga de que quizás no puedan actuar de forma adecuada si algo imprevisto ocurriera, una falta de confianza en la propia competencia a la hora de conducir. Esto quizás es lo que marca más la diferencia con respecto al resto de conductores.

Vamos a hablar sobre la ansiedad en la conducción, la evitación de coger el volante, y más específicamente queremos estudiar los factores que influyen en la ansiedad y la evitación y analizar la relación mútua que hay entre ansiedad, es decir, estar intranquilo cuando se conduce, y evitación, es decir, no llegar a coger el volante. Son dos conductas muy relacionadas pero que no son exactamente lo mismo, obviamente.

Realizamos un estudio de campo basado en la administración telefónica de un cuestionario compuesto de 44 preguntas. Realizamos 2.070 entrevistas a españoles que tenían el carné

de conducir. La muestra fue representativa teniendo en cuenta género, edad y comunidades autónomas con un error muestral del +/- 2,2 %. Esta parte la llevamos a cabo el pasado mes de julio y de manera complementaria, en el mes de septiembre, realizamos 25 entrevistas en profundidad a personas que habían anteriormente contestado la encuesta y que estaban dentro de cuatro perfiles de interés que nos aparecieron cuando estudiamos los datos. Personas con mucha ansiedad, personas que evitan el coche, personas con ansiedad pero que conducen y, concretamente, mujeres que ceden el volante sistemáticamente al hombre.

Estas frases que tienen ustedes aquí son transcripciones literales de algunas respuestas de las entrevistas en profundidad del estudio cualitativo.

LA ANSIEDAD EN LA CONDUCCIÓN

*Tengo respeto porque creo que la gente conduce con mucha agresividad.
Creo que si me dejaran conducir sola o con gente más tranquila no tendría tanta ansiedad.*

*Se me da mal conducir.
Esto me genera miedo a que pueda pasar algo o hacer algo a los demás.*

*La ansiedad empezó a raíz de una depresión.
Al tomar medicamentos empecé a sentirme insegura y tenía miedo de no estar suficientemente capacitada para conducir y provocar algún accidente.
Me daba tanto terror que solamente podía pensar eso y se me quedó un miedo tan grande que ahora sólo conduzco si es muy preciso.*

El estudio responde un poco al concepto de ansiedad que parece que está latente: “Si estuviese sólo en la carretera no tendría ningún miedo, lo que pasa alrededor es lo que me inquieta, me preocupa lo que puedan hacer los otros, se me da mal conducir, o tengo una enfermedad que merma mis capacidades y por lo tanto no estoy en condiciones óptimas para conducir, es una situación que me inquieta...”

Construimos un indicador de ansiedad de forma indirecta, es decir no preguntamos: “¿Tiene usted ansiedad al conducir?”, sino a través de preguntas que relacionaban tranquilidad, seguridad y nivel de estrés, haciendo un escalado, pudimos separar diferentes grados de ansiedad. Y lo que hemos visto en la muestra es que un 4% de los encuestados, de las personas que tienen carné de conducir, mostraban ansiedad con nivel muy intenso, y dentro de este grupo reducido estarían las personas que serían candidatos a tener fobia a la conducción, es decir, amaxofobia. Eventualmente, este miedo podría ser paralizante. Luego, tenemos un 18% de los entrevistados que tienen bastante ansiedad cuando conducen, un 32% alguna ansiedad, y un 42% que no mostraron signos aparentes de ansiedad en la conducción.

Dado que la ansiedad no ha de ser necesariamente extrema para poder influir en la conducción, tomamos como grupo de referencia el 22% de conductores que tienen mucha o

bastante ansiedad para ver cómo influyen sus hábitos de conducción. Nos encontramos también que el porcentaje de mujeres con ansiedad, cuando conducen, es mayor al porcentaje de hombres, cosa que no nos sorprendió, pero que quisiera puntualizar ya que aunque el porcentaje es superior, no quiere decir que todas las mujeres son unas ansiosas cuando conducen. También parece que a las mujeres les cuesta menos reconocerlo. Hay un 26%, una de cada cuatro conductoras con ansiedad, mientras que en hombres el porcentaje es de un 18%, es decir, uno de cada cinco.

En la pantalla (ver figura 8) vemos la relación que hay entre la ansiedad y la frecuencia de conducción. La columna transparente muestra el total de las respuestas. La mayoría de los encuestados conducían todos o casi todos los días, menos de vez en cuando y menos aún nunca o casi nunca. Las barras grises y rojas representan la proporción de conductores con ansiedad o sin ansiedad dentro de cada uno de los grupos de respuesta. Como se puede ver, los conductores con ansiedad son mucho más frecuentes entre los que conducen poco o casi nunca que entre los que lo hacen todos los días. Hay una asociación entre tener ansiedad y conducir poco, pero quiero llamarles la atención que a pesar de todo, hay un 18% entre los habituales que conducen que tienen ansiedad y lo hacen todos los días y no dejan de coger el coche. Si salimos ahora mismo a la calle, por ejemplo a la Castellana, vemos que, según la estadística, si hay 12 coches podemos pensar que cómo mínimo en uno o dos se está conduciendo bajo los efectos de la ansiedad.

La antigüedad en el carné también tiene una relación bastante clara con la ansiedad al conducir, es decir, el porcentaje entre los noveles, conductores que tienen menos de cinco años de antigüedad, es mayor, el 26%, que entre los que conducen desde hace más de 30 años, el 16%. Parece que la experiencia y la práctica al conducir pueden atemperar, moderar y reducir la ansiedad al conducir.

Hemos encontrado que los conductores que manifiestan tener ansiedad al conducir lo notan desde el principio, cuando se prepararon para conducir, y explicando lo que les ocurrió al principio de su aprendizaje, también se encuentran diferencias. Así, en la gráfica (ver figura 11) se ve a los conductores que aprobaron el examen teórico a la primera o que tuvieron que presentarse dos veces o varias veces. A la derecha, están los conductores que aprobaron a la primera el examen práctico y se tuvieron que presentar, dos o más veces.

Como se puede ver, las franjas rojas de porcentajes de conductores ansiosos son muy parecidas, no hay evidencias de que los conductores ansiosos tuvieran que examinarse más o menos veces de la parte teórica. En cambio, la franja roja es más alta entre los conductores que tuvieron que examinarse más de una vez, es decir, que los conductores ansiosos son más frecuentes ya al principio, cuando se tuvieron que examinar de la parte teórica. Encontramos, ya en el primer año, claras diferencias. Los conductores que tienen ansiedad cuando conducen son muy frecuentes en el grupo de conductores que dijeron que al sacarse el carné de conducir no les hacía ilusión, y que lo hicieron porque tocaba o por necesidad.

También son abundantes entre los que tuvieron más estrés, y estuvieron más tensos durante el primer año de conducción y se sentían menos seguros. Y, precisamente, durante el primer año, condujeron muy poco y son los que intentaban ir siempre acompañados.

Hay una costumbre o un uso social clarísimo que indica que cuando una pareja coinciden en el mismo coche, el que conduce es el hombre. Lo más usual, con diferencia, es que la mujer ceda la conducción al hombre.

Si analizamos la figura 47 veremos que no se refiere a la muestra total, sino al grupo con ansiedad. Y la pregunta es, cuando va con un familiar, ¿conduce usted?, ¿o cede la conducción a su familiar?. En la gráfica las tendencias son opuestas y entre los ansiosos, las mujeres tienden a ceder el volante al hombre más que conducir ellas, mientras que en los hombres es al revés. La mitad de los conductores varones ansiosos no ceden el volante a su pareja y mantienen la costumbre.

También nos interesó evaluar la evitación del coche, que no implica necesariamente a la ansiedad, con dos extremos claros: el conductor no evitador es el que diría: “cojo el coche siempre que puedo”, y el conductor evitador diría: “siempre que puedo evito coger el coche”.

Lo que hemos podido comprobar es que hay un 59% de conductores que no evita, que tiene tendencia a coger el coche siempre que puede y un 41% de conductores que dicen: “si pudieran no cogerían el coche”, y si lo cogen es porque no les queda más remedio, por obligación y porque no tienen alternativa. Este porcentaje es mayor que el de los conductores que tienen ansiedad, por tanto posiblemente la ansiedad tenga que ver con evitar conducir, pero no es la única explicación.

No hay diferencia entre los evitadores de la conducción y el género, entre hombres y mujeres, pero si la hay por edad. Entre los más jóvenes, entre 18 y 29 años, el porcentaje de evitadores es del 24%. Hay muy pocos jóvenes que digan “que si no es imprescindible no lo cojo”, parece que hay más ganas de conducir, pero fíjense que a partir de los 45 años el porcentaje de los que dicen “cojo el coche sólo si es imprescindible” llega casi a la mitad. Parece ser que las ganas de conducir tiene relación con la edad. Recuerden que, por otro lado, la ansiedad también tiene que ver con la experiencia, los jóvenes tienen más ganas de conducir y también hay más jóvenes ansiosos cuando conducen.

Hay un grupo de conductores pequeño, en realidad del 7%, pero que hemos visto muy consistente, que en algún momento de su vida dejan de conducir y no vuelven a coger el coche. Son los ex conductores.

Entre los que han dejado de conducir, hay un 35% que sentían ansiedad al conducir, es decir, un porcentaje alto. Las razones para dejar de conducir son variadas, la principal es que no se necesita. Las frases en el recuadro adjunto son ejemplos de las entrevistas cualitativas. También razones por problemas físicos, enfermedades, que merman capacidades son las causas por las que pueden dejar de conducir y también un 16% dice “porque alguien me lleva, conducen otros”. Y un 19% dice que lo dejó sin intención de volver a cogerlo por miedo o por angustia.

FRECUENCIA DE ELECCIÓN DE LOS MOTIVOS PARA NO CONDUCIR EN EL GRUPO DE EXCONDUCTORES Y NO CONDUCTORES

Desde que estoy prejubilado no lo necesito.

No cojo el coche por prescripción de los médicos y porque sé lo que tengo y es peligroso.

Necesitaba el carné, me lo saqué y no tenía problemas en conducir, pero no era como otros que iba todo el día al volante (...). Ahora me llevan los de casa.

Al cambiarme a un pueblo más grande, empecé a dejar de coger el coche (...).

Me daba respeto conducir en esta zona, y de no conducir he cogido más miedo.

Si cruzamos la evitación y la ansiedad resultan cuatro grupos de conductores. Tenemos un 49% de conductores que ni evitan coger el coche ni tienen ansiedad, por tanto conducen con normalidad. Un 30% no tiene ansiedad pero no es partidario de coger el coche siempre y si tiene alternativa no conduce. Y hay dos grupos más, que la mitad tienen ansiedad al conducir y tienden a no conducir y otro grupo que, aun teniendo ansiedad, intenta coger el coche siempre que pueden. Una diferenciación bastante importante.

Tenemos también una gráfica (ver tabla 1) de las situaciones que provocan más nerviosismo a los conductores. Tenemos una columna de los porcentajes de lo que pone nerviosos a los conductores y de los conductores ansiosos. Hay muchas situaciones, pero quiero llamarles la atención de dos situaciones.

La primera (16%), que se destaca mucho de la segunda, es la conducta del resto de conductores, la posibilidad de no saber que va a hacer el otro, no poder anticiparse a las maniobras y que provoca mucho nerviosismo y lo provoca en todos los grupos y especialmente en los conductores más ansiosos.

La otra diferencia importante, es la conducción en carreteras desconocidas. La dificultad de anticiparse y el desconocimiento de la carretera son factores muy característicos.

En la distribución de la ansiedad y de la evitación por comunidades autónomas, nos sorprendió ver que había más variabilidad de la que en principio creíamos que pudiera haber. Por ejemplo, en Galicia, hay un porcentaje bastante alto de ansiedad a la conducción y en Asturias y Cantabria, que están al lado, tienen un porcentaje más bajo.

Es difícil explicar exactamente por qué hay estas diferencias y llegar a conclusiones definitivas. No creemos que los conductores sean especiales, sino que quizás haya una diferente estructura socio-demográfica. Posiblemente, los porcentajes de hombres y mujeres en el censo de algunas comunidades y el porcentaje de la población y la edad media, pueden influir en unos resultados y otros.

Otro factor que, posiblemente tiene mucho que ver, es la proporción entre zonas rurales y metropolitanas, y lo que hemos visto, aunque no hemos podido entrar en detalle, es que los conductores de municipios con menos de 50.000 habitantes tienen menos problemas con el transporte en coche, las condiciones son más pacíficas y más pausadas. Posiblemente no es que haya diferencias entre los conductores sino que se debe a la estructura sociodemográfica.

Para acabar, y como conclusiones, la primera es que una parte de los conductores tienen una tendencia a la ansiedad y es una cosa obvia. Pero queremos decir que las vías públicas son iguales para todos, las normas y los mensajes también, pero los conductores no son todos iguales y tenemos que tener presentes que cuando nos dirijamos a ellos habrá una parte, mayor o menor, que serán conductores ansiosos y los mensajes los interpretarán a su manera.

Los conductores ansiosos se encuentran en una disyuntiva: los que pueden acabar abandonando la conducción y los ansiosos que continúan conduciendo y la ansiedad se va reduciendo. Vemos que se parten en dos trayectorias. ¿Cuáles son los factores que decantan a un lado u otro? A favor de los conductores ansiosos es que continúan conduciendo por necesidad, “no tengo otro remedio”, y la voluntad de mantener la autonomía personal. Son dos razones a favor. Y en contra tendríamos: haber sufrido accidentes, padecer alguna enfermedad, la falta de necesidad o que conduzcan otros, factores que se van sumando y pueden ir alejando de la práctica y cuando se alejan de la práctica ya es mucho más difícil que vuelvan a conducir.

Les agradezco muchísimo su atención y aquí acaba la presentación del estudio.

Josep Lluís Merlos, Moderador

Muchas gracias Doctor Fernández Castro y enhorabuena por esta brillante e interesantísima presentación.

Hasta el momento se ha hablado básicamente de la ansiedad desde un punto de vista negativo. Tal vez exista una ansiedad positiva en el sentido de que puede que a algunos conductores un mínimo de ansiedad les predisponga a conducir con cierto estado de alerta en el momento de realizar la conducción, ya que saben ustedes que las distracciones son una causa de siniestralidad realmente muy importante y este estado de alerta, de vigilia podría ser una ansiedad positiva.

En el momento de delimitar las fronteras, los límites de la ansiedad, estamos obligados a una reflexión muy profunda y esto es precisamente lo que vamos a realizar a partir de este instante en la conferencia que va a pronunciar Eduard Punset, escritor y divulgador científico.

Cada año, las conferencias que hemos tenido oportunidad de escuchar en estas Jornadas de Reflexión de Attitudes son realmente interesantísimas, pero este año es el décimo aniversario y en consecuencia queríamos y merecíamos todos una muy especial, por su contenido y también por qué no decirlo, por la personalidad, por el perfil de la persona que va a pronunciar esta conferencia. Yo sé que muchos de ustedes están ansiosos, en el sentido positivo, por escuchar la conferencia que nos va a ofrecer Don Eduard Punset. Muchas gracias.

CONFERENCIA INAUGURAL “LAS FRONTERAS DE LA ANSIEDAD”

Eduard Punset, escritor y divulgador científico

Muy buenos días a todos. Me gustaría iniciar esta reflexión en voz alta, conjunta con vosotros, con dos pensamientos. El primero es que me he olvidado las gafas y por lo tanto no voy a poder leer nada de lo que he escrito y va a tener que ser de memoria y la segunda cosa es que es el segundo día que después de tres años de no hacerlo, ahora he decidido hacer un poco de ejercicio físico. Ando, durante media hora o tres cuartos de hora por la mañana, cuando me levanto a las siete y media y me encuentro mucho mejor que cualquiera de ustedes en esta sala.

Cuando mis amigos neurólogos, por todo el mundo, me estaban diciendo que en un reciente descubrimiento se indicaba que la salud física es el primer requisito de una buena salud mental, yo casi no les creía, pero es una verdad tan clara que les aconsejo que sigan este ejemplo.

La gente de mi generación, por ejemplo, cuando éramos jóvenes, los supuestamente sabios, los que sabían más, los que tenían el “I Know” más elevado solían ser pequeños decrepitos, con gafas. Y en cambio los que tenían el cuerpo apuesto eran tontos, hombres y mujeres.

Esto ha cambiado radicalmente, y hoy sabemos que en promedio, la salud física es el primer requisito para una buena salud mental. O sea, que mientras me hablaban de ansiedad, yo pensaba en este descubrimiento reciente en lugar de hacer caso a mis amigos neurólogos y llenarnos de fármacos para disminuir la ansiedad, a lo mejor lo ideal sería ejercer y preparar, cuidar una buena salud.

Yo recuerdo un neurólogo en Boston, hace ocho o diez años, que cuando hablamos de ansiedad me decía que lo ideal es hacer algo de ejercicio todos los días y luego cuidar la dieta ligeramente.

La verdad es que nos ha costado muchos años que la gente acepte esta necesidad. Hoy, mucha gente en su casa, al lado del dormitorio, tienen unas barras que hacen ejercicio y sacan músculos. Dentro de muy poco tiempo tendrán algo distinto pero parecido para practicar la salud mental, la capacidad cognitiva, el grado de memoria y la disminución de la ansiedad. Fantástico cómo cambian las cosas.

Pensad que vivimos un momento en el que si no existe una tendencia a ser feliz, es porque realmente algo malo pasa. Es la primera vez en la historia de la evolución que la humanidad tiene futuro. Hasta hace muy poco, y estoy hablando de muchos países en donde todavía no pasa, estaban los que morían de hambre y los que poseían algo y que se sentían agredidos, muy a menudo por los que no se querían morir de hambre. Eso era la historia de la evolución hasta hace nada.

Yo me horroricé hace muy pocos días al ver un número antiguo del National Geographic. En la portada había dos momias, pequeñas, jóvenes, de 10 u 11 años, sacrificadas a los

dioses en el siglo XVI, en el norte de Chile. Era espantoso, dos niñas preciosas con sus zapatitos porque el viaje iba a ser muy largo, tenían varios pares de zapatos y dices, ¿cómo es posible?, y cien años después, en Europa, quemaron a 30.000 brujas porque sabían algo de hierbas medicinales, de cuidados para el nacimiento de los hijos y eso hace apenas 150 ó 200 años. O sea, que gracias a la ciencia y a la tecnología, por primera vez en la historia de la evolución, hemos triplicado la esperanza de vida simplemente por lavarnos las manos y utilizar unos pocos antibióticos.

También, por primera vez en la historia de la evolución, la gente se pregunta si hay vida antes de la muerte y no cómo hasta ahora si la había después de la muerte, en lo que estaban obcecados.

Me alegro muchísimo de haber asistido a la presentación del estudio esta mañana, porque lo que me parece impresionante del estudio es que denota una falta de optimismo, una falta de esperanza en el poder, en el impacto de la ciencia y de la tecnología increíble, corrígeme si me equivoco, pero hay un 20% de gente que está ansiosa por montarse en un coche. ¡Es muchísimo!

Cuando el chimpancé, el animal que nos precedió se puso de pie y le quedaron las manos libres para poder hacer cosas y dar un impulso a la vida enorme, no había un sentimiento de miedo o de ansiedad porque de pronto me han quedado las manos libres para poder fabricar máquinas y herramientas, ¡no señor!. Y, en cambio, cuando descubrimos un artefacto que nos permite viajar más deprisa de un sitio a otro, tenemos cierta reticencia, no diría resignación pero miedo, ansiedad a que esto sea el fruto de una situación no querida.

Es muy curioso, -se lo comentaba ayer a un amigo mío- pero recordaba el testimonio de un científico inglés que a fines del siglo XIX vaticinaba que la civilización londinense se iba a hundir, a sucumbir, por el estiércol de caballo que inundaba Londres. No concebía que la tecnología nos iba a liberar de todo eso.

Y os planteo una primera sugerencia, y lo digo con toda la voluntad de que sea realmente una sugerencia y por eso me gustaría tener la opinión contrastada vuestra, de que hasta qué punto parte de esta ansiedad es una parte constitutiva de esta falta de optimismo ante el impacto de la ciencia y la tecnología.

¿Por qué no nos paramos un segundo a pensar que es lo que la ciencia y la tecnología nos puede enseñar? Yo se lo digo a mis nietas: lo primero que les puede enseñar es a aceptar, lisa y llanamente, que hay muchas preguntas que no tienen respuesta. Afortunadamente, no tienen respuesta y no busquen respuestas conspirativas para preguntas que no tienen respuesta. Las respuestas conspirativas que busca la gente cuando se encuentra con preguntas sin respuestas son la CIA, las multinacionales, Dios, el Diablo, cualquier cosa menos aceptar que hay preguntas que todavía no tienen respuesta. Y que la irrupción de la ciencia en la cultura popular es una historia muy reciente, muy tierna, y siempre recuerdo y me parece que fue Laplace quien formuló la teoría del equilibrio permanente de los cuerpos celestes porque la Luna no se la tragaba la Tierra, la Tierra no se la tragaba el Sol y todos juntos andan viajando por ahí a 450 kilómetros por segundo. O como yo les

digo a mis amigos nacionalistas, que tengo muchos aquí en la sala, “oye pero donde está tu país, si hace un segundo estaba a 450 kilómetros atrás”, o sea si no tenemos domicilio fijo en este universo, de que me hablas.

Bueno, pues ocurre que hay una falta de confianza lógica por el carácter tierno y novedoso de la ciencia y la tecnología. Y en la anécdota de Laplace que es auténtica, parece que Napoleón le llamó y le dijo “oiga, me ha interesado muchísimo su teoría, pero ¿la ha consultado usted con Dios?” y Laplace le dijo enseguida “esto no, porque esto ya lo he probado yo, ahora todo el resto sigan consultando” y claro todo el resto es mucho resto. Quiero decir que estamos en los inicios y tenemos la belleza de saber que estamos conociendo el impacto de determinados fenómenos sobre nuestra vida, pero que queda muchísimo por conocer.

¿Por qué sabemos tan poco de un tema como la ansiedad? Y en términos más generales, del cerebro. Hay un neurólogo amigo nuestro, de origen colombiano, que trabaja en Nueva York y que se llama Rodolfo Llinás, y él me explicaba un día que “mira Eduardo, es que nosotros somos lo opuesto de los crustáceos. Los crustáceos tienen el esqueleto por fuera y la carne por dentro y nosotros es al revés, tenemos la carne fuera y del esqueleto, que no sé nada, porque está dentro”. Pero me decía Rodolfo que en una cosa somos exactamente igual que los crustáceos, de aquí para arriba, somos idénticos, tenemos la calavera por fuera y la carne y el cerebro dentro, y como está dentro no sabíamos y no sabemos nada.

Yo me crié, de pequeñito, afortunada o desgraciadamente, en un pueblecito de la provincia de Tarragona en donde había lo que llamaban un manicomio para enfermos mentales, en el que mi padre –que era un médico rural de pueblo–, ejercía allí la medicina general para los pacientes mentales. Les curaba los dientes, las inflamaciones y los fines de semana no había televisión, estoy hablando de los finales de los años 40, y pasábamos el fin de semana en el manicomio, con el “pedreta” que era un hombre que llevaba una piedrecilla siempre en su índice pulgar. Uno de esos pacientes, me acuerdo muy bien, ayudaba a conservar la hilera cuando tenían la sesión de electroshock, que era la única terapia que se ejercía en aquel entonces y que hoy se ha resucitado. Científicos de origen español que están trabajando en Canadá están resucitando los electrodos y la aplicación de rayos eléctricos en terapias de este estilo, y resulta que en aquellos años no sabíamos nada, efectivamente, del funcionamiento del cerebro. Y ahora estamos en los inicios, gracias a tecnologías nuevas como las resonancias magnéticas. Científicos amigos y allegados nuestros, saben identificar los circuitos cerebrales que son los responsables de un sentimiento de tristeza y si variamos esos circuitos cerebrales, resulta que una persona que estaba triste y acongojada, se transforma en un ser, al menos durante un rato, animoso y optimista.

Es normal, pues, que sepamos muy poco del cerebro. Pero da la casualidad, fíjense por donde, que hemos aprendido dos cosas: y una es de neurólogos, que los hay en esta sala, y otra de psicólogos, los cuales han descubierto la importancia tremenda del fluir emocional en la conducta de los humanos. Es gente que ha descubierto que el inconsciente puede hacerse cargo de procesos cognitivos, extremadamente complejos, sin necesidad de la razón. Y dices, “oye Eduardo, entonces, para que sirve la razón si el inconsciente puede llegar tan lejos” y la respuesta es “pues mire, la razón sirve para situarnos en el

tiempo en el pasado, en el presente y en el futuro”, pero realmente es impresionante lo que podemos lograr solo con el inconsciente, confiando en la intuición, por ejemplo, como una fuente del conocimiento tan válida como la razón.

Yo a mis alumnos siempre les digo “si tenéis toda la información disponible, utilizad la razón, intentad evaluar toda esta información enorme de la que disponéis, pero os va a ocurrir que a lo mejor no tenéis tiempo, y lo más probable es que no tengáis toda la información, o sea que andad relajados por el mundo y sabiendo que la intuición es una base del conocimiento tan válida como la razón”.

Y que la mayor parte de la evolución, cuando miras desde 6 millones atrás, hasta estos momentos, te das cuenta que gran parte de la evolución ha transcurrido sin razón. Afincado este gran descubrimiento, ¿cuales han sido las dos cosas que nos han dado una confianza frente a la ansiedad a la que no estábamos acostumbrados? Pues ya sabéis que ha habido un debate que ha durado 40 años, sobre los reduccionistas, por un lado, que decían que nuestra conducta es el fruto de nuestra estructura genética y de nuestra estructura mental y los psicólogos, que en su gran mayoría decían “¿no tiene que haber alguna incidencia de la experiencia individual de cada persona sobre la propia estructura cerebral o la estructura genética?”. Y como sabéis, este debate terminó felizmente hace muy poco tiempo, hace unos seis años, con un experimento que se hizo con los taxistas de Londres, que tienen un callejero muy complicado y muy difícil, y a los que se les exige un examen y una preparación de tres años para poder sacar el carné. Y resulta que cuando se midió el volumen del hipocampo de los taxistas de Londres, era netamente mayor que el volumen del hipocampo del ciudadano promedio de Londres, que no tenía que empollarse como los taxistas el callejero tan complejo de Londres. O sea, que descubrimos una manera innegable de cómo era posible cambiar el cerebro mediante la experiencia individual.

Y como dice un neurólogo suizo amigo mío, estamos programados, cierto, pero estamos programados para ser únicos, debido al peso, inevitable también, de la experiencia individual. Es decir, que descubrimos que podíamos cambiar el cerebro de la gente, y si yo hubiera sabido eso en los años 50, y lo digo medio en serio medio en broma, no habría entrado en el Partido Comunista, porque entonces creía que lo que había que cambiar era el mundo y todavía no me había dado cuenta que cambiar el mundo es algo muy difícil y que no sabemos, no tenemos ni idea de cómo. En cambio, empezamos a tener idea de cómo cambiar el cerebro de la gente. Y esto va a tener una repercusión en el mundo educativo, en el mundo corporativo, en el mundo de la pareja que ahora nos cuesta imaginar.

¿Qué más hemos descubierto? El segundo tema que hemos descubierto es un experimento que ha durado 20 años y que se hizo en la Universidad de Columbia y me gustaría enseñaros una reproducción que os dará una idea, aunque era inventada en el fondo, que hicimos en Barcelona.

En este punto se reproduce el video emitido el 22 de junio de 2009 en el programa de divulgación científica Redes de TVE-2, que dirige y presenta Eduard Punset, bajo el título de “Felicidad y voluntad”, el cual puede visionarse en el siguiente link: <http://www.re-desparalaciencia.com/?s=universidad+de+columbia>.

Este es un experimento en el cual se encerró a los niños en distintas aulas, y se les dejó un masmelo, un caramelo, encima del plato y la maestra les dijo de forma individual: “Mira, yo tengo que salir 15 minutos, si en 15 minutos eres capaz de resistir, de controlar tus impulsos, y no te comes el masmelo, cuando yo vuelva, te daré otro masmelo, y tendrás dos”.

Bueno, lo primero que descubrimos, lo primero que se descubrió con eso fue la vorágine, la tormenta bestial, ya lo veis, que supone para un niño, el imperio de las emociones. Es impresionante, es una cuestión de vida o muerte para ellos.

Lo que pasa es que es lo mismo para los ejecutivos en las corporaciones con treinta años de diferencia. Realmente, no sabíamos cómo gestionar estas emociones, no nos lo había enseñado nadie.

Hay una especie de consenso universal en el sentido de que tenemos que ser capaces, en lugar de andar diciendo que es la culpa de los catalanes, o de los andaluces, o de los rumanos, en lugar de andar diciendo que es culpa de los padres o de los profesores. A ver si aceptamos, humildemente, que no sabemos gestionar la diversidad característica de un mundo globalizado, y que lo primero que tenemos que aprender y sugerir, es a gestionar esta diversidad.

Y cuando hayamos aprendido eso, darnos cuenta de que el segundo paso y que afortunadamente constituye el segundo consenso a nivel universal, es el de saber gestionar lo que esta gente tan dispar tiene de común y lo único que tienen en común es el odio, es la sospecha, es el resentimiento, es la felicidad, es el desprecio, son las emociones básicas y universales con las que uno viene al mundo y de las que no tenemos ni idea.

A mí me gustaría dejaros con esta idea, de que utilizéis los cincuenta años próximos para cambiar, radical, suavemente, humildemente el sistema educativo, el sistema corporativo y el sistema de vida en pareja.

Muchísimas gracias por vuestra atención.

Josep Lluís Merlos, Moderador

Fantástico, lo que decíamos, iba a ser una conferencia muy especial.

Bueno, vamos ahora a hacer una pequeña pausa para que ustedes puedan tomar un café y sin duda van a intercambiar impresiones sobre lo que acaban de escuchar.

A continuación, después de esta pausa, iremos ya con la segunda parte de estas Jornadas de Reflexión donde ustedes van a ser los protagonistas porque vamos a entrar con las mesas redondas y donde les vamos a pedir su participación. Les invitamos a tomar un café y en unos minutos retomamos la Jornada de Reflexión. Gracias.

MESA REDONDA “LA INFLUENCIA PSICOLÓGICA Y SOCIAL DE LA ANSIEDAD EN LA CONDUCCIÓN”

Moderador: Buenos días de nuevo. Vamos a empezar esta segunda parte de las Jornadas de Reflexión y donde ustedes van a tener un papel protagonista, por supuesto.

Pero antes de entrar en la primera de las dos mesas redondas programadas, quisiera pedirles un instante de atención. Cuando han entrado ustedes antes en la sala, en la silla, habrán encontrado una documentación en la que hay unos tarjetones, donde si ustedes lo desean, en cualquier momento, pueden formular una pregunta a alguna de las personas que van a tomar parte de las dos mesas redondas que vamos a iniciar ahora mismo. Pueden formular su pregunta en estos tarjetones y pasarlos a cualquier persona de la organización, y en la parte final de cada una de las dos mesas redondas previstas, procederemos a dar lectura a la mayoría de esas preguntas. No creo que nos dé tiempo a poder cursar todas las preguntas porque, afortunadamente, ustedes son muy proactivos y acostumbran a interactuar con las personas que intervienen en la mesa redonda.

Acabamos de asistir a momentos brillantísimos de esta 9ª edición de las Jornadas de Reflexión promovidas por Attitudes. El estudio fantástico que nos ha presentado el Dr. Jordi Fernández, la conferencia, bueno, que ¿qué puedo decir de la conferencia de Eduard Punset?, ¡es Eduard Punset! Y con esto ya lo he dicho prácticamente todo y ahora vamos a asistir a estas dos mesas redondas.

Tradicionalmente, en las Jornadas de Reflexión de Attitudes, las personas que suben a esta tarima, tienen un profundo calado y un exhaustivo conocimiento de la materia abordada. Pero, yo creo, que lo que ha hecho grande a estas Jornadas de Attitudes es su presencia, su participación y, especialmente, las aportaciones que ustedes pueden realizar en formatos como el de las preguntas a formular a través de los citados tarjetones. También, tienen un aparato muy psicodélico en su silla, el cual no es para cambiar de canal, sino que es para solicitarles más tarde su participación, alrededor de una serie de preguntas que vamos a hacerles, porque el estudio nos ha dado unas cifras, los ponentes nos dan su visión de la materia sobre la que queremos reflexionar, pero tal vez ustedes no estén de acuerdo y vamos a cotejar si les parece, un poco, cual es su sentimiento en comparación con lo que nos explicó el estudio y lo que nos van a explicar los ponentes.

Arrancamos pues con esta primera mesa redonda y les cuento un poco el programa que seguiremos. Va a durar 30 minutos, posteriormente ustedes van a participar con sus preguntas y la utilización del *digitvote*. Con la segunda mesa redonda la misma mecánica y ya, alrededor de las dos y cuarto aproximadamente, empezará la fase de clausura, muy breve, de esta 9ª edición de las Jornadas de Reflexión promovidas por Attitudes.

El enunciado de la primera Mesa Redonda dice lo siguiente: “La influencia psicológica y social de la ansiedad en la conducción”. Voy a presentarles a las personas que participan en esta mesa redonda.

En primer lugar, Pablo Fernández-Berrocal, Catedrático de Psicología de la Universidad de Málaga y Director del Grupo de Investigación sobre Emoción y Cognición de la Facultad de Psicología de la Universidad de Málaga.

El Sr. José Ignacio Landaluze, Presidente de la Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos y Vicepresidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.

La Dra. María Seguí-Gómez, Directora del European Center for Injury Prevention, Profesora Titular de Medicina Preventiva y Salud Pública de la Universidad de Navarra, Profesora adjunta del Departamento Health Policy and Management Johns Hopking Bloomberg School of Public Health.

El Sr. Ángel Gordo López, Profesor Titular de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Complutense de Madrid, miembro del Discourse Unit y Director de Cibersomosaguas, del cual es coordinador de la línea de investigación de la cultura de la automovilidad y siniestralidad vial.

Finalmente, nos acompaña el Sr. Antonio Cano Vindel, Catedrático de Psicología de la Universidad Complutense de Madrid, Presidente de la Sociedad Española para el Estudio de la Ansiedad y el Estrés y Editor y Director de la revista “Ansiedad y Estrés”.

Algunas de las personas que nos acompañan, ya hemos tenido la satisfacción de contar con ellas con anterioridad, en otras ediciones de las Jornadas de Reflexión promovidas por Attitudes.

A partir del estudio que ustedes han podido ver, y también a partir de la brillantísima conferencia de Eduardo Punset, planteamos ya algunas preguntas y la primera de ellas es intentar reflexionar conjuntamente, con los miembros de la mesa y con todos ustedes: ¿Cómo influye psicológica y socialmente la ansiedad en la conducción, de qué manera? Pero también, ¿en qué grado estamos los conductores concienciados sobre la influencia que puede tener en la conducción un cuadro de ansiedad? Pero no solo nosotros, también la Administración.

En el discurso inaugural de Justo Zambrana, él nos hablaba de que la siniestralidad en España en los últimos 10 años ha bajado un 51%, lo cual nos sitúa dentro de los mejores ratios de Europa. Pero también indicaba que esto no era consecuencia de un trabajo en una sola dirección, sino que afortunadamente era un trabajo en forma de margarita, ya que convergen varios factores: nosotros, los conductores, algo habremos hecho también; igual que los fabricantes de automóviles o la Administración. Vamos a reflexionar sobre todo ello.

Yo quisiera en primer lugar, plantearle una pregunta a Pablo Fernández-Berrocal a partir de lo que hemos visto en el estudio que nos ha presentado el Dr. Jordi Fernández. Don Pablo, para usted y para el resto de personas de la mesa, ¿Usted cree que el sistema actual de salud, dirigido a la detección y al tratamiento de las alteraciones mentales

como la ansiedad, es realmente adecuado para hacer frente a esta creciente problemática? Me explicaré de alguna manera, ¿en qué medida el sistema de salud está coordinado en sus diferentes ámbitos de actuación? Sabemos que la salud lo forman ámbitos muy distintos, desde los centros de atención primaria, los especialistas, los centros de atención de urgencias, los hospitales, los centros médicos de rehabilitación... ¿Hay realmente una coordinación para hacer frente a esta problemática? ¿Hay realmente una consciencia de cómo afecta la ansiedad en la conducción?

Pablo Fernández-Berrocal: Bien, buenos días. Tendría que diferenciar dos aspectos, un aspecto técnico, de coordinación entre diferentes instituciones, entre diferentes instancias, hospitales, médicos de cabecera, atención primaria y con respecto a lo que es la consciencia del propio conductor.

Desde un punto de vista de coordinación técnica, ahora mismo en España no existe una coordinación efectiva, por una serie de limitaciones que serán factibles en el futuro, con una coordinación a través de la informática o a través de diferentes bases de datos. Pero España no es un país que se caracterice por la coordinación de instituciones entre sí, como es el caso de las instituciones hospitalarias. Así, por ejemplo, que se está haciendo con los historiales médicos. Se está intentando que haya una unificación: yo que soy de Málaga, si tuviera algún problema aquí en Madrid, tendría disponible todo mi historial médico en unos segundos, vía on line, pero yo sé que eso está en proyecto y hoy en día todavía no es una realidad en nuestro país. Existen algunas instituciones que si lo están haciendo a nivel experimental, pero con respecto a la ansiedad, no serían así.

Y luego, un segundo nivel sería con respecto la consciencia, sobre ¿qué significa una ansiedad patológica, como, creo que es a lo que se refiere la pregunta, no una ansiedad, es que el término ansiedad tiene tantos significados que..., aquí mismo, en esta reunión, se está utilizando con tantos significados que pierde un poco la precisión, estamos ansiosos por escuchar la conferencia de Eduardo Punset, pues no significa lo mismo que lo que hemos utilizado en el informe. Estoy tan ansioso que no voy a poder montarme en el coche. Aquí estamos hablando de una ansiedad con una emoción negativa, que no es adaptativa, con una emoción que me va a impedir llevar una vida normal. En ese sentido yo creo que las personas no somos conscientes de los límites, de nuestros propios límites y de cómo ese tipo de emociones nos pueden, no solo causar a nosotros un grave perjuicio, si no a las personas que están a nuestro alrededor, creo que no. Y que es muy interesante este tipo de iniciativas para que la sociedad y cada uno de nosotros actuemos con consciencia de cómo nuestras emociones, para lo positivo y para lo negativo, pueden determinar mi estilo y mi forma de conducir y los niveles de seguridad implicadas en la conducción.

Moderador: En cuanto a lo primero, usted dice que en España no nos caracterizamos por esa coordinación, ¿y en Europa, en el resto de Europa existe una coordinación superior a la que aquí acreditamos, o no?

Pablo Fernández-Berrocal: No, no lo sé.

Antonio Cano Vindel: En cuanto a los niveles de ansiedad, que se planteaban en la anterior pregunta, mi opinión personal, como Presidente de la Asociación Española para el Estudio de la Ansiedad y el Estrés, es que el enfoque que se le da a los problemas de la ansiedad y el estrés en España no es el adecuado, en general.

¿Por qué? Pues porque mayoritariamente los pacientes y las personas que sufren los problemas de la ansiedad y estrés, o bien no están tratados, que es más de un tercio, o bien solo reciben tratamiento farmacológico. Entre ambos grupos, más del setenta por ciento. Y el tratamiento farmacológico alivia los síntomas pero no nos explica que es la ansiedad ni nos enseña a manejarla. Entonces eso tiene algunas consecuencias negativas como es el hecho de que quien tiene un trastorno de ansiedad tiende a cronificarlo, está aliviado por los síntomas, pero tiende a cronificarlo, y por otro lado, que los fármacos, aunque cada vez más inocuos, tienen efectos secundarios, por ejemplo, para la conducción.

Y, en relación a la pregunta que hacía ahora el moderador respecto a la coordinación en otros países como el Reino Unido, que antes era como España, desde hace tres años, afortunadamente, ya no es así. ¿Qué ha cambiado? Pues que ahora, en atención primaria ya no hay solo fármacos, si no que hay tratamientos basados en la evidencia científica y en el tema de los trastornos de ansiedad, los más importantes son aquellos que nos informan de qué es la ansiedad, sus consecuencias y manifestaciones, y nos enseñan habilidades para manejarla a través de las técnicas psicológicas. Los fármacos, a veces, los tenemos que usar, pero no son el remedio.

Moderador: Bueno, de alguna manera es lo que decía el Sr. Punset en su conferencia. A veces, nos atiborran de medicamentos y podríamos discutir sobre cómo afectan o cómo pueden afectar determinados medicamentos en la conducción y a lo mejor habría otra manera más natural. A lo mejor, caminando esos 45 minutos que hace que el Sr. Punset esté casi para unos juegos Olímpicos, y probablemente esto nos baje un poco el cuenta vueltas que tenemos aquí dentro, probablemente.

Yo les decía antes, que habíamos hablado de la ansiedad en el sentido negativo, básicamente, pero también apuntaba, un poco cierto, ayer lo hablábamos con el Dr. Jordi Fernández, ¿hasta qué punto puede haber ansiedades positivas? En el sentido de que mantengan en alerta al conductor ante una cierta expectativa, ante una cierta tensión, o si ustedes quieren, un sentimiento de tomar consciencia de que cuando subimos al coche, vamos a hacer algo muy importante que es conducir. ¿Se puede disfrutar de la conducción? Por supuesto, pero con un sentido de la responsabilidad. ¿Qué piensan ustedes al respecto?

José Ignacio Landaluze: Si me permite, moderador, buenos días también a todos. Necesitamos una cierta ansiedad para estar alerta o para realizar algunas actividades concretas. Una actividad compleja y complicada es la de la conducción, y mis compañeros me quitaran la razón si no es que cuando, nos pasamos de sensación de ansiedad, es cuando empiezan a producirse unas actuaciones negativas para la conducción. Y de hecho, cuando se trata farmacológicamente nada más esa ansiedad, la mayoría de los fármacos nos lo impiden, además está recogido en la legislación, porque nos atenúan esa sensación de

alerta que debemos de tener ante una actitud complicada como es la que hablábamos que es la conducción.

Si se me permite dar un paso atrás, yo quería añadir también algo respecto a la pregunta anterior que otros intervinientes han acometido. Tenemos un verdadero problema en el paso de la información entre los distintos estamentos, entre la sanidad y las otras administraciones que pueden verse afectadas por ese conductor que no está en condiciones para conducir, porque tiene una patología física o psíquica. No tenemos claro, y es importante, el límite entre el secreto profesional y el derecho a guardar esa información de ese individuo, solo para ese individuo, y cuando esa situación transgrede y afecta al resto de los ciudadanos en la conducción. Hasta ahora mismo son compartimentos estancos, totalmente estancos entre lo que sabe un médico privado, un médico de seguridad social que no le pasa esa información al resto de la administración sanitaria, ya no digo al resto de las comunidades autónomas, ni siquiera al resto de la administración sanitaria, tampoco lo pasa a Tráfico, Tráfico no puede intervenir y por supuesto los centros médicos tampoco. Entonces, tendrá que crearse alguna vía, y lo hemos discutido, y en este foro hace dos años volvió a salir, para buscar la forma en que guardando el secreto profesional, hasta cierto nivel, guardando lo íntimo del ciudadano, también se pueda transmitir esa información para poder actuar en evitación de daños para el individuo o para la colectividad.

Moderador: Entiendo el secreto profesional que usted dice, Sr. Landaluze. Ahora, salimos a la calle, y de repente vemos a una persona con un rifle, y probablemente avisaríamos a la Policía, ¿Qué diferencia hay entre una persona que va por la calle con un fusil ametrallador y una persona con un cuadro de ansiedad evidente que se pone al volante de un vehículo? Déjeme llevarlo al extremo, permítanme provocarles.

Ángel Gordo López: Pues más allá de la comparación que, obviamente, es extrema como poco, yo quisiera centrarme más en la perspectiva social. Para algunos estudios y corrientes de análisis, el problema no es tanto la ansiedad individual de las personas que se suben a ese coche, y que tú dices, llevan metafóricamente una escopeta en las manos, el problema es la cultura de la automovilidad. Es decir, son el propio lobby del automóvil, los propios intereses en torno a este lobby y los propios intereses de una sociedad que, como decía Punset, está basada en la globalización y que tenemos que interiorizar. En concreto, la cultura de la movilidad nos invita no solamente a llegar más rápido en ese bosque, en esa jungla muy masculinizada de dominación que son las carreteras y la cultura de la conducción. Nos invita a llegar más rápido a los sitios como decía el profesor Fernández Castro, pero no para ahorrar tiempo sino para seguir moviéndonos.

Obviamente, esa movilidad acentuada, es un marco en sí de ansiedad. Estamos en una punta de Madrid para hacer la compra y en otra para trabajar y en otra punta para recoger a los niños del colegio, todo en el mismo tiempo. Entonces, mientras no tengamos en consideración que es la cultura de la automovilidad y los lobbies que la alimentan, el mundo en el que estamos, y mientras que no tengamos en cuenta que no podemos reproducir estereotipos como los que, en cierta forma, se pueden reproducir en torno a la mujer y la conducción, mientras que no atisbemos que hay otras mujeres que no sola-

mente no son más vulnerables a la ansiedad en la conducción, sino que son correa de transmisión de nuevos valores de conducción y de solidaridad...

Es una de las aportaciones que hicimos en un reciente estudio, elaborado conjuntamente con Mar Cogollos y que fue premiado por Unespa, para adentrarnos más en una comprensión sociológica de lo que está pasando y también en comprender por qué las mujeres como copilotos, tienen mayor probabilidad de morir o ser asesinadas indirectamente en las carreteras, o por qué la inmigración provoca unas tasas de mortalidad en la carretera diez veces mayor si eres ciudadano de segunda clase, es decir, si eres boliviano, si eres ecuatoriano, y más si eres mujer ecuatoriana, boliviana o subsahariana. Es decir, la cultura de la automovilidad es el mar endémico, según estas perspectivas, repito, y hay que atender a la no medicalización de la ansiedad en la conducción que es lo que se lleva ahora según los modelos epidemiológicos de accidente cero que vienen de Inglaterra y de los países escandinavos. Yo creo que hay que llamar, al menos abrir las puertas a esas otras miradas, que no son excluyentes, con lo que hemos visto aquí esta mañana.

María Seguí-Gómez: Quería responder a la pregunta inicial y dar los buenos días a todos y las gracias a Audi por invitarme a este evento.

Retomando la pregunta inicial, aunque ante tal público y tantas ideas buenas, es difícil a veces seguir el hilo, pero preguntaba usted si debíamos reportar a la persona que circula con una pistola en la mano o al sujeto con niveles peligrosamente ansiosos que se sube al coche y la respuesta inmediata desde la perspectiva de la salud, y soy en todo caso su representante, es que son aspectos dramáticamente diferentes.

La probabilidad de que un sujeto con una pistola cause daño letal a otros individuos, es mucho más grande, estadísticamente, que la probabilidad de que yo estando ansiosa y subiéndome al coche, cause un incidente que a su vez tenga repercusiones sanitarias relevantes para otros sujetos o para mí misma. Entonces, desde la mera perspectiva de la cautela y del sentido común, el riesgo que alguien circulando con una pistola impone en otros y en sí mismo, es mucho más grande que el riesgo que la ansiedad 'per se' y quizás esto me lleva al punto que quería añadir, que el estudio presentado es extraordinario y hemos de hacer muchísimo más investigaciones sobre estos temas, pero que la consecuencia última, ya sea la ansiedad, ya sea la depresión o sea cualquier otro trastorno psicológico o emotivo del posible conductor, la pregunta última es, ¿cuánto de esto acarrea responsabilidad directa sobre un accidente que induce lesiones, que implique la muerte o que impliquen la hospitalización o impliquen una discapacidad a largo plazo del sujeto? Hemos de acabar de llevar estos estudios hasta el final y cuando sepamos la magnitud de esa asociación y la implicación directa que tenga sobre lo que constituye la carga de las lesiones por accidente de tráfico, entonces podremos retomar el orden relativo de la jerarquía y si revertimos o no la acusación entre el que lleva la pistola y el que lleva el coche.

Moderador: En el terreno médico, tenemos una jaqueca impresionante, tal vez una migraña y decidimos no coger el coche porque físicamente no nos sentimos al 100% de las condiciones que se requieren para, insisto, ejercitar algo tan responsable como es

el acto de conducir un automóvil y dejamos el coche en casa. Sin embargo, tenemos una determinada crisis de ansiedad porque se nos han despertado determinadas emociones por causas exógenas, las que sean, y seguimos conduciendo. Por qué suspendemos nuestras actividades cotidianas cuando estamos enfermos, cuando estamos indispuestos, pero no abandonamos el acto de conducir cuando tenemos esta leve ansiedad o no tan leve, precisamente...

María Seguí-Gómez: Pregunto: ¿por qué hace esa afirmación? ¿Por qué dice que no dejamos de conducir?

Moderador: Bueno, porque lo dicen las estadísticas...

María Seguí-Gómez: Pero el estudio no compara cuanto dejo de conducir y cuando me duele la cabeza. Por lo tanto, ante la ausencia de esa formulación concreta, yo me voy a abstener de hacer esa afirmación.

José Ignacio Landaluce: Yo creo que estamos en una situación un poco más complicada y los especialistas me darán o no la razón. Lo primero, es que es mucho más difícil de evaluar una enfermedad psíquica que una enfermedad física. Es difícil de entender una enfermedad psíquica, más que una física, y en la sociedad, todavía hoy en día, no se acepta igual de bien o igual de normal una enfermedad psíquica que una física. Ya empezamos con una complicación de base, social y personal, y a partir de ahí tienen unas consecuencias distintas porque nos encontramos en más de una ocasión en que tu puedes pedir no ir a trabajar por una lesión física pero no se entiende, no se justifica, no se comprende o no se acepta por una enfermedad psíquica. Empieza a complicarse todo.

A partir de ahí, hoy, supongo que ni con una enfermedad física y me gustaría dar un paso al frente, ni una enfermedad psíquica, los niveles por los cuales alegamos ello para dejar de conducir, si es un motivo que pueda afectar laboralmente, no se exponen. No se exponen porque lógicamente la situación de crisis hace que hayamos cambiado nuestros niveles de mostrar nuestra patología física o psíquica ante el entorno, sobretodo laboral, por las consecuencias que están trayendo y eso también tendremos que tenerlo presente porque hoy en día la gente conduce con más ansiedad, seguro que conduce con más ansiedad que con la que conducía hace unos años cuando no había tanta crisis, seguro, seguro. Aunque haya bajado un poco el nivel de ciudadanos que están conduciendo porque la crisis afecta, bien es verdad que la gente ya no deja de ir a trabajar o hacer su labor porque tiene miedo a perder su puesto de trabajo, que en muchos casos seguro que influye. Entonces, esa preocupación por el trabajo, la preocupación del entorno tiene que afectar. La situación de crisis ha tenido que aumentar, seguro, el nivel de ansiedad en el día a día de los conductores a nivel global.

Antonio Cano Vindel: Los datos que se han presentado por el profesor Fernández Castro esta mañana aquí, indicando que hay un 22% de personas que tienen ansiedad al conducir y ese 22% no son personas que tienen problemas de trastornos de salud mental, son personas que tienen emociones como el 100%, pero el 22% tiene una emoción en concreto que es la ansiedad, la alerta, la alarma, la tiene más afilada que el otro restante por ciento

y podemos medir los problemas de salud mental, podemos diagnosticarlos y de ese 22% vamos a encontrar a lo mejor, que solamente un 6% de personas, en el último año, tenían un diagnóstico de un trastorno de ansiedad, aunque haya un 22% que lo pase mal. Eso por un lado.

Por otro lado, si recurrimos a las estadísticas de consumo de fármacos en España, el 16% de los españoles ha consumido un psicofármaco en los últimos 12 meses y un 10% lo ha tomado sin tener ningún trastorno, solo tiene estrés, tiene insomnio, tiene ansiedad, tiene una época mala en su vida, no duerme y toma algo. Esas personas son peligrosas para la seguridad vial. Yo creo que el tener ansiedad y el tener estrés es menos peligroso que el remedio que le estamos dando que son los psicofármacos. Creo que los psicofármacos son en sí más peligrosos que el que alguien tenga miedo. Al 50% le lleva a no conducir y eso no es peligroso, es malo, porque pierde calidad de vida y genera dependencia pero no es peligroso. Y el otro 50% que tiene ansiedad y conduce, generalmente conduce de una manera prudente, lo pasa mal, eso disminuye su calidad de vida obviamente, pero no creo que haya tanto peligro.

Moderador: Pero usted no cree que llegue a mermar la capacidad de conducción...

Antonio Cano Vindel: Sí, sí que lo llega a mermar. De hecho, de las personas más ansiosas hemos visto que suspenden más veces el examen práctico, pero es más peligroso la química y lo estamos asumiendo en nuestra sociedad como un remedio contra un problema para el cual sí tenemos remedios eficaces y ese no lo es.

Moderador: Vaya, que entiendo que a veces intentar definir los niveles de ansiedad, nos genera ansiedad.

Antonio Cano Vindel: No, intentar definir los niveles de ansiedad no es complicado. A cualquiera que le preguntes si está nervioso, te dice sí o no, puede decidir y esa ansiedad se puede medir en personas sanas, en personas que tienen un trastorno mental de tipo ansioso y no es ningún problema. Es más problema el hecho de que esas personas que tienen ansiedad sin tener un trastorno y las que si lo tienen, no les enseñamos lo que es la ansiedad, lo cual es muy paradójico. Nos podemos lamentar luego de muchas cosas acerca de esto pero es que tenemos soluciones, entonces, ¿Cuál es el verdadero problema, desde mi óptica? Pues que la sociedad tiene que concienciarse de que hay un 16% de personas que toman psicofármacos, de los cuales un 10% no tienen trastornos mentales. Y luego hay un porcentaje importante de personas que si tienen trastornos mentales que se curan sin psicofármacos, entonces ese 16% es mucho. Recordemos, por ejemplo, que nosotros tenemos menos trastornos de ansiedad que Bélgica y, sin embargo, consumimos cuatro veces más psicofármacos que Bélgica.

¿Y eso por qué es así? Pues eso es así porque los médicos solo tienen cuatro, cinco minutos para atender a su paciente. Eso es así porque tenemos menos médicos, enfermeros, psicólogos por cada cien mil habitantes que Bélgica, o invertimos la tercera parte en salud que Suecia. Y, sin embargo, la gente en España va mucho más al médico que en Suecia, con la tercera parte de dinero, y entonces los médicos se deprimen, o se queman, muchos

médicos tienen estrés, porque tienen que ver a un paciente cada cinco minutos y en cinco minutos solo da tiempo a recetar. Eso es un problema en España que en otros países ya han puesto solución. Entonces, el verdadero problema de la ansiedad en la conducción, por un lado, es que hay un 22% de personas que sufren, a los cuales si se les enseña, aprenden a no sufrir y el pequeño problema que suponía su sufrimiento para la seguridad vial, desaparece y, por otro lado, que estamos empleando un remedio para aliviar sus problemas que además de no ser eficaz, es peligroso. Esa sería la conclusión.

María Seguí-Gómez: Bueno, en relación a varios de los comentarios, creo que el estudio que hemos escuchado esta mañana, como todo buen estudio, genera más preguntas que en realidad resuelve, ¿no?, en el sentido que al tener estos datos se suscitan preguntas adicionales. Nos han hablado de un 22% de gente que autorefiere el estar ansioso, pero no sabemos qué porcentaje de estos son ansiosos nocivos para ellos mismos, o sea, ansiosos que han pasado el nivel de ansiedad que es necesario y suficiente para realizar las tareas bien realizadas y se están bloqueando por esa ansiedad. Esto lo desconocemos, desconocemos si este porcentaje ha cambiado históricamente. Tú has dicho la frase antes “creciente problemática”, pero yo no he sido capaz de encontrar ninguna referencia histórica que nos diga que este porcentaje ha subido o ha bajado en los últimos años, por lo que hay que ser cauto al hablar de una posible epidemia de algo que no tenemos evidencia.

En segundo lugar, el estudio, en muchas ocasiones pregunta cuestiones del presente y de eventos pasados. Son preguntas que, metodológicamente, llamaríamos de tipo transversal. Pregunto las dos cosas ahora, y estoy tentada a hacer inferencias como, por ejemplo, que al ansioso le costó más sacar el carné en su momento pero realmente, estrictamente, no puedo hacer ese tipo de inferencia, porque no tengo un seguimiento longitudinal en el tiempo, ni tengo un conocimiento acerca de si esta ansiedad referida es solo respecto de la conducción, o es que simplemente son personas ansiosas y se trata de un problema de gestionar la ansiedad positivamente en todas las dimensiones de la vida. Repito, digo estos comentarios con mi más sincera felicitación por la realización del estudio, pero creo que hemos de ser conscientes de que podemos decir hasta aquí y luego seguir investigando para poder llegar más allá. No podemos, con la información que tenemos ahora, aventurarnos excesivamente en áreas y en dimensiones de las que no deberíamos estar elucubrando ligeramente puesto que hay muchas implicaciones directas, desde el poder querer estar tentados a quitarle el carné de conducir a alguien a quien diagnosticamos de ansioso, a ponerle todavía más culpa al pobre conductor, pues ya decimos que es usted un ansioso, etc., etc., etc. Entonces, las implicaciones de este tipo de investigación son muy importantes a nivel individual, a nivel de política, a nivel de estructura del sistema sanitario y simplemente quería levantar la cautela, la palabra de la cautela diciendo, maravilloso lo que sabemos ahora pero todavía tenemos que seguir trabajando más en esta dirección.

Moderador: Es de alguna manera lo que también decía el Sr. Punset, que debemos aprender a convivir con preguntas que no tienen de momento respuesta, pero que en algún momento la tendrán.

Desde la más absoluta ignorancia, pero con una absoluta curiosidad e interés, ¿Existe un punto donde ustedes, desde el punto de vista médico, pueden encender una luz de alerta? “Tengo una ansiedad”, ¿Existe una vara de medir esta ansiedad? ¿Cada paciente, cada ansiedad es diferente? Cualquiera de ustedes creo que podría responderme para sacarme de este pozo de ignorancia al respecto...

Antonio Cano Vindel: Sí, bueno, yo creo que todo el mundo sabe cuando su ansiedad empieza a aumentar a unos niveles que le resulta desagradable porque tiene un exceso de activación, o un exceso de preocupación, o le da muchas vueltas a un determinado tema, se vuelve obsesivo o está todo el día pensando en un determinado problema. Entonces, podríamos decir que una persona normal puede estar muy tranquila cuando acaba de levantarse y no tiene prisa, puede estar más nerviosa porque ese día tiene un examen, puede estar muy nervioso en el día del examen, pero todos hemos hecho exámenes y la mayor parte de la gente no tiene especiales problemas con esa ansiedad, una ansiedad que le ayuda a hacer mejor el examen. Pero si esa ansiedad ya es excesiva, algunas personas tienen peor rendimiento que el que cabría predecir por lo que han estudiado, y eso ya es un problema de ansiedad. Otras personas tienen problemas ante un examen muy importante como el de selectividad, porque no pueden presentarse, porque cuando intentan entrar a la aula vomitan, y eso ya es un problema de fobia y es una patología y entonces esa persona es obvio que tiene un problema porque, en el examen más importante que tiene que hacer, no es capaz de rendir, ni siquiera es capaz de presentarse.

Con la conducción sucede algo parecido. Hemos visto que un 22% de los españoles tienen alta ansiedad a la hora de conducir y que el 11%, aproximadamente, conduce, y otro 10%, aproximadamente, no conduce. El 10% que no conduce, digamos que tiene algún problema en general, relacionado probablemente con su ansiedad, y el otro 11%, aunque conduce, tiene un problema, ¿Qué tipo de problema? Pues no sé, creo que se puede ilustrar con algún caso. Yo ayer hablaba con un paciente que tuvo un ataque de pánico conduciendo, un ataque de pánico es una crisis de ansiedad, es la pérdida de control sobre su ansiedad y lo tuvo porque iba discutiendo con su novia. Y aunque es menos frecuente en los varones, tuvo un ataque de pánico cuando estaba conduciendo y desde ese momento ha desarrollado un trastorno de pánico con agorafobia, es un trastorno de ansiedad y entonces eso, en general, lleva a no conducir, porque le ha pasado conduciendo. Él ha intuido, porque nadie se lo ha explicado, que era mejor que condujera para no perder la capacidad de conducir y porque es un chico joven, con 23 años, pero lo ha pasado mal, especialmente en el tramo donde discutía y donde tuvo el ataque de pánico, porque es un aprendizaje y esos aprendizajes se dan así. Es como cuando nos sienta mal una alimento, pues luego es más difícil volver a probar ese alimento aunque antes nos gustaba, es un aprendizaje y esta persona ha estado cinco años con su problema y cuando le hemos explicado en qué consiste su problema y como se ha generado, de qué depende, como tiene que actuar y pensar para manejar su problema, en solo mes y medio, su problema ya casi no es problema. Es verdad que antes conducía pero, yo le preguntaba ayer, ¿Con que nivel de ansiedad conducías? Y me decía: nueve o diez, ¿Y ahora?, cinco, en solo mes y medio. ¿Y tenías miedo a matarte? Y me decía: sí. ¿Y por qué conducías? Hombre, porque no es el mismo miedo que estar en la plaza de toros, creo que es algo que puedo controlar, pero sí que tenía miedo a provocar un accidente. ¿Y ahora tienes menos miedo?, Sí, ahora

tengo menos miedo. En solo mes y medio y explicarle qué le pasó, qué es la ansiedad, qué tiene que hacer y qué tiene que pensar, y ahí, sobre ese tema, dos cosas muy simples, qué tiene que hacer y qué tiene que pensar. Pues antes, él estaba pensando cada vez que conducía, que iba a tener una serie de síntomas de ansiedad muy intensos, incontrolables, que le iban a hacer perder la seguridad, que le hacían difícil comunicar a los demás lo que le pasaba. Entonces, entre el descontrol de la ansiedad y el posible accidente, se le hacía muy difícil el conducir. Si le enseñas que no tiene que estar pensando el 90% del tiempo eso, sino que lo que tiene que hacer es pensar en otras cosas, conducir, pero no me voy a matar, no en su ansiedad, y le enseñas a quitarle importancia a los síntomas de ansiedad que no son peligrosos aunque él los perciba como tales, pues ese es el mejor remedio y en solo mes y medio hay ya una mejora evidente y en poco tiempo más tendrá el alta.

Moderador: El profesor Punset ha dicho, después de la presentación del estudio, que de alguna manera se inducía a un cierto pesimismo ante la manera que se planteaba la ansiedad en la conducción. Yo, empiezo a deducir a partir de sus palabras, que a lo mejor ustedes no son tan pesimistas como podría apuntar el estudio y, ante ello, yo les planteo a los cinco la misma pregunta, que era una pregunta que inicialmente tenía planteada para el Sr. Ángel Gordo. ¿Un conductor con ansiedad, es un conductor menos seguro y por tanto más proclive a tener un accidente de tráfico y en consecuencia, debería dejar de conducir? Antes la Dra. Seguí ha dicho, pobre, encima que tiene la ansiedad, no le vamos a quitar el carné. Sin querer criminalizar al conductor ansioso, ¿qué piensan ustedes?

Ángel Gordo: Eduard Punset también ha abierto la conferencia con un guiño interesante, no solamente que hacía ejercicio sino que, lo hacía andando, es decir, una forma pausada de hacer ejercicio. Ahí nos estaba poniendo un poco ante otras formas de movilidad, otras formas de movernos, no hegemónicas, no con tanta distinción social como llevan ciertos automóviles. Y el estudio del profesor Fernández Castro también apuntaba otro dato interesante que ha pasado desapercibido: que donde menores conductas de evitación y de abandono de la conducción hay es en los entornos de menos de cinco mil personas, creo recordar. Eso nos está poniendo sobre otra pista, otro paisaje urbanístico, otras formas de convivir y otras formas de desplazarnos y quizá habría que preguntarse también a quién beneficia querer medicalizar la ansiedad en la conducción y a quien perjudica.

Yo quisiera en cierta forma, dejar ahí esa respuesta porque claro, en el modelo en el que estamos actualmente, el modelo de la epidemiología de la conducción, no digna o no decorosa, hay otra cosa que tenemos en frente que es la reformulación de los psicotécnicos en nuestros sistemas legales e institucionales. Aquí hay un peligro en el etiquetaje que tenemos en torno a ciertas mujeres, que junto con los estudiantes, es un dato que también ha pasado desapercibido en el estudio. Un 26% de las mujeres son ansiosas y un 32% de mujeres dedicadas al hogar se declaran también ansiosas con la conducción, pero también tenemos un 27% de estudiantes. Curiosamente, los estamentos sociales, los estratos sociales con mayor nivel de paro y con mayor nivel de precariedad, curiosamente. Yo quisiera, un poco, por enlazar la pregunta, y pensar si podemos pasar de esa precariedad laboral, social, la ansiedad que sienten las mujeres ante la violencia doméstica, etc., etc., ante una posibilidad de una psicotecnia, una fantasía de psicotécnico, donde empecemos a barajar nociones como de idoneidad psicológica a la hora de poder condu-

cir, lo cual creo que entramos en una sociedad no solamente de regulación de nuestras emociones sino una sociedad en la que a muchos no nos gustaría vivir.

Moderador: Interesantísimo. Antes de continuar, me gustaría preguntar al Sr. Landaluze, porque este es un tema en el que creo que usted puede aportarnos mucho. Se ha hablado de los test psicotécnicos. ¿Usted cree que son suficientes los actuales procedimientos de evaluación psicofísica de conductores, o por el contrario, se han de desarrollar y aplicar nuevos instrumentos de evaluación con una mayor fiabilidad científica, incluso, intentando prever estos niveles de ansiedad? ¿Se pueden detectar en los test psicofísicos, en los test de aptitud?

José Ignacio Landaluze: Me agrada la pregunta y con gusto paso a responderla. No son suficientes los actuales instrumentos que valoran la situación en la cual el conductor pasa de una situación de estar alerta y atento al entorno que se produce en la conducción, el entorno fuera del coche y dentro del coche. No hay que olvidar lo que las emociones lleva a ese conductor cuando se ha montado para movilizar su vehículo, como influye lo que puede estar ocurriendo en una discusión entre los ocupantes del vehículo. Es decir, el nivel de situación psíquica y su capacidad para pasar de una situación de alerta a una de bloqueo mental y no ser capaz de digerir ni determinar ni tomar decisiones adecuadas en esa conducción, y eso es lo que tenemos que tratar de valorar.

No tenemos hoy instrumentos suficientes. En nuestra Asociación, hacemos también foros como Recosevial. Lo hacemos cada dos años y ya desde el 95 veníamos demandando una formación para nuestros profesionales los psicólogos, con unos instrumentos adecuados que además no seremos nosotros, los médicos, los que lo digamos, si no que serán ellos, los psiquiatras, los psicólogos, los que determinaran de verdad cual es el instrumento fiable para poder medir a una persona. ¿Dónde está el nivel en el cual es apta? ¿O es apta con condiciones restrictivas en tiempo, en velocidad, en entorno, etc., o donde ya no es apta? ¿De acuerdo? Nosotros venimos demandando desde hace ya bastante tiempo que debería de tenerse una formación especializada en tráfico y seguridad vial. Creo que este foro también nos va a servir para reflexionar que necesitamos formación específica para nuestros profesionales con instrumentos adecuados que, además, sean fácilmente medibles. También tendremos que establecer en nuestra sociedad, dónde está el nivel en el cual unos conductores están capacitados o no, definitiva o temporalmente, porque de verdad que estamos hablando de patologías que, gracias a Dios, no son para toda la vida, sino que muchas de ellas son temporales.

Y pongo un ejemplo. A mí, cada vez que tengo que conducir en Madrid, lo paso muy mal. No domino el entorno, no sé si la velocidad a la que yo conduzco es la adecuada y eso que conduzco casi todos los días. No domino tampoco las direcciones, entonces, me genera una cierta ansiedad, ¿dónde está mi nivel de ansiedad, al margen de mis problemas y mis dolores de cabeza que tenga ese día?, ¿dónde está el nivel de ansiedad en la cual a mí me hace ser apto o no apto para conducir, en ese entorno y en ese día y en ese momento? Difícil. Pero habrá que establecerlo y la Administración lo tendrá que establecer también una vez oídos los distintos agentes de la sociedad, los cuales pueden enriquecer esta discusión y esta decisión.

Moderador: Cerramos este paréntesis y antes, les hacía una pregunta común a todos ustedes...

María Seguí-Gómez: Pues entre el uno y el otro, retomaré la respuesta. Creo que es bastante razonable hacer la exposición de que la ansiedad conduce a una mayor percepción del riesgo, pero yo sigo sin tener evidencia cuantitativa de que esa misma ansiedad, en niveles razonables, esté asociada con mayor accidentalidad y lo que todavía tengo más dudas, es la gravedad de esa accidentalidad. Que yo estando nerviosa, me rasque con la columna del garaje, pues me fastidia, pero lo que me fastidia verdaderamente desde la perspectiva de la política sanitaria de este país, es que, por estar ansiosa, atropelle a alguien o me dé un golpe suficientemente grave como para causarme lesión a mí o a mi hija. Entonces, hasta que no tengamos la conclusión veraz de la implicación que esa ansiedad tiene en las repercusiones sanitarias, me tendré que tratar con cautela, el principio de cautela que rige la mayoría de las decisiones, y una vez establecida esa evidencia que dice, efectivamente, que hay un tipo de ansiedad que está asociado a una mayor lesividad, a una mayor gravedad de las consecuencias de una accidente, entonces entramos en materia. ¿Tenemos la herramienta suficiente para caracterizar a esta población adecuadamente? ¿Tenemos las intervenciones necesarias para tratar a esta población adecuadamente? ¿Y es, en todo caso, la prevención de la conducción el mejor de los tratamientos? Ahí hay preguntas muy importantes, muy relevantes que están sin responder, totalmente, al menos desde mi humilde opinión y que es nuestro deber y nuestra responsabilidad el continuar elaborando e investigando. Así que abogando como hacía mi compañero por los métodos alternativos de transporte y porque en realidad el coche no es necesario para todo, como en algunos momentos parece que la presión mediática y social nos haga pensar y teniendo en cuenta que, efectivamente, en un momento determinado voy a poder identificar un sujeto que no quiero que conduzca por las razones que sea, pues diría que en el tema de ansiedad y lesiones, todavía nos queda un larguísimo camino por recorrer antes de poder tomar una decisión que etiquete a nadie de incompetente por este motivo.

Antonio Cano Vindel: Solo quería aportar un dato más. Sí que hay una investigación sobre consumo de benzodicepinas y accidentalidad, que es el psicofármaco que más se consume. En España, un 10% de españoles consumieron en el último año benzodicepinas, que es un tranquilizante.

Moderador: ¿A quién se aplica este medicamento?

Antonio Cano Vindel: A personas nerviosas, a personas que tienen ansiedad, a personas que duermen mal. Es un tranquilizante. Bueno, pues, ese 10% de españoles que toman tranquilizantes, de eso sí que hay una investigación, aumentan su riesgo de tener accidentes. Entonces, aunque hay menos investigación sobre ansiedad y accidentes, sí que hay investigación sobre psicofármacos, especialmente tranquilizantes, y riesgo. Y yo lanzo una pregunta al auditorio y lo voy a decir en femenino porque es más habitual el consumo entre mujeres, ¿Cuántas mujeres en esta sala llevan Benzodicepinas, Exatin, Tranquimazin, Orfidal, en su bolso? Aproximadamente, un 10%, bueno en el caso de las mujeres más, será un 14%, probablemente.

María Seguí-Gómez: Por alusiones, no dudo de la evidencia de esa relación benzodiacepina, accidentalidad y lesividad. Pero en todo caso, usted ha dicho antes que mucha gente toma la benzodiacepina sin estar ansioso, por lo tanto, no es directo, pero en todo caso, yo me estaba refiriendo a la ansiedad 'per se', independientemente de que tenga o no, tratamiento justificado o no justificado. Y solo por acabar y por alusión femenina, también es cierto que los médicos de cabecera prescriben mucho más fácilmente benzodiacepina a una mujer que a un hombre en igualdad de sintomatología, así que volvemos de nuevo a nuestro argumento feminista, y estoy encantada de que por una vez, haga un caballero.

Pablo Fernández-Berrocal: El tema es tan complejo, que uno empieza hablando de tráfico y termina hablando de sanidad y de la poca educación o formación que tienen en atención primaria los profesionales que están diagnosticando trastornos de ansiedad o trastornos de depresión sin ninguna formación específica en ese diagnóstico. Yo creo que es un poco la lacra de nuestro país, que nos falta muchísima inversión en formación, en todos los sectores, y también en formación en emociones, porque si siguiéramos este discurso que estamos haciendo aquí, ¿Cuándo decidiríamos que alguien no puede conducir? Porque lo estamos hablando con "estás nervioso", entre comillas, "tener miedo". ¿Y la ira?, que se trató en el año 2006, aquí en este foro. La ira es de las emociones que más disminuye el rendimiento de las personas, y las mayores discusiones que uno puede recordar, básicamente son en el coche, porque en el coche se está mucho tiempo con la familia y es un lugar propicio para discutir, y uno no para, yo no he escuchado a nadie que diga en el coche, "para diez minutos y vamos a discutir", no, no, la gente va, aumenta la velocidad y llega un momento que se para la discusión porque uno se va a matar, básicamente, pero..., entonces yo creo que es un tema que, salvo se descubra un dispositivo en Audi que de pronto diga: "Este coche se para automáticamente, los niveles de agresividad son excesivos", que podría ocurrir en el futuro, pues está bajo el control del que conduce o de las personas que están allí y son corresponsables de la seguridad. Entonces yo creo que hay que confiar en la inteligencia de nuestra especie y no en nuestra razón como decía Eduardo Punset, pero sí en nuestra intuición y tenemos que educar esa intuición y que las personas sean cada vez más conscientes de cuáles son sus estados emocionales y cuáles son adaptativos y cuales son perjudiciales y son peligrosos. Hay que darle responsabilidad a la gente y para eso hay que invertir en educación.

Moderador: No descartemos este accesorio, tantas cosas han empezado por primera vez en un coche... José Ignacio, tenemos pendiente su impresión sobre qué hacíamos, precisamente con estos conductores ansiosos.

José Ignacio Landaluze: Bueno, hoy en día, aunque no tenemos instrumentos fiables, el método de valoración de los conductores, el método español, el conocido método español del Dr. Martín, recogido en un análisis comparativo con el resto de los países de nuestro entorno, es el método más avanzado. Mejorable, por supuesto, mejorable en los centros, todo lo que queramos, pero es el método más avanzado de detección, de valoración de los conductores.

Hoy en día, y vuelvo a ahondar en lo que tenemos, ya es insuficiente. Hay un nuevo reglamento recién aprobado, hace muy pocos meses, que además fue precisamente el Mi-

nistro de Interior quien empujó lo hecho por la Dirección General de Tráfico, un reglamento en el cual se valoran bastante bien las condiciones psicofísicas de esos conductores. Y vuelvo a repetir, que hoy en día, faltando los instrumentos mucho más precisos y más enfocados, sobretudo en el tema psicológico, sí recoge que en distintas situaciones de patologías que son medibles y que muchas de ellas, no una ansiedad simple, sino una ansiedad importante, una ansiedad permanente, porque hay desgraciadamente pacientes con una ansiedad permanente que no la pueden disimular, pues a esos pacientes, podemos ir en tres bandas: del apto, sin ningún tipo de condición restrictiva ni adaptación, del no apto, o del apto con condiciones restrictivas. ¿Qué condiciones de restricción puedes fijar? Puedes proponer límite de velocidad para ese conductor, a 80 km/h, no entrar en vías de alta capacidad, porque no está preparado para meterse en vías de alta capacidad. De ser apto para estar en un entorno que sea su vida más llevadera sin que sea un peligro para ellos o para los demás conductores. Piensen por favor, no en Madrid, piensen en un pueblecito, donde no hay transporte público y donde el señor tiene que ir al hogar del pensionista o a la huerta.

La Unión Europea tiene una directriz muy clara, hay que tratar de insertar a los conductores en la sociedad, porque si apartas a esas personas de la posibilidad de moverse, de desplazarse, con condiciones de no ser un peligro para ellos o para los demás, lo que haces es que apartas y dejas metido en una casa de campo, sin poder ir a la huerta a trabajar, a disfrutar, a la farmacia, al médico o al mercado.

Con el nuevo reglamento, tenemos la posibilidad de decir a esas personas que pueden conducir solamente en un entorno de 5 km del radio de vivienda, no en días festivos, o como decía anteriormente, en vías de una alta capacidad o con mucha densidad y un tiempo determinado, porque puedes pensar que esa persona no va a estar apta pasado un determinado tiempo. Tienes que prever, porque pasado un año o dos años va a estar bien y vas a poder quitarle las condiciones restrictivas. Tenemos instrumentos bastante buenos, pero no lo suficiente ni acordes con las necesidades que para querer ir a más y mejor, vamos necesitando.

Moderador: Ya me han pasado algunas de las preguntas que ustedes han hecho a través de los tarjetones. Insisto, si quieren formular alguna pregunta en esta o en la siguiente mesa redonda, pueden hacerlo a través de estos tarjetones y pasarlos a mis compañeros de la organización de Attitudes.

Tengo una pregunta para el Sr. Antonio Cano Vindel. ¿El estudio de La ansiedad en la conducción se ha de enmarcar como una consecuencia endógena o exógena? ¿Es decir, debemos tener en cuenta la ansiedad en el tráfico como una causa interna, o la ansiedad como una causa externa del entorno personal del conductor?

Antonio Cano Vindel: Las dos cosas. La ansiedad obedece a varios tipos de factores. Por un lado hay factores genéticos, que están relacionados sobretudo con el sistema hormonal y entonces somos bastante diferentes hombres y mujeres en ello, pero por otro lado depende también de factores psicológicos, depende de cómo interpretemos por ejemplo esos síntomas de ansiedad, o cuanta atención les prestemos. Cuanto más atención le

prestemos y más nos asuste o conducir o los síntomas de la ansiedad por conducir, tendremos más ansiedad, y luego también hay factores sociales. Factores sociales que tienen que ver con determinados grupos sociales o que tiene que ver con su historia de aprendizaje en un determinado ambiente. Pues por ejemplo, una gran ciudad frente a una ciudad pequeña. Entonces por un lado, con todos esos factores, el individuo digamos que tiene su nivel de ansiedad en diferentes situaciones, que eso marca un determinado nivel, pero uno no se comporta igual en todas las situaciones. Y luego, además, conducir puede generar más o menos ansiedad, quien ha tenido una buena historia de aprendizaje, cada vez va a tener menos ansiedad al conducir y le puede relajar conducir, aunque cansa, un determinado número de horas, agotan, pero puede sentir sensación subjetiva de relajación, o por el contrario, ese aprendizaje puede haber generado cada vez más ansiedad, pensemos por ejemplo, quien ha tenido un accidente de automóvil, y desarrolla un trastorno de estrés postraumático. Un trastorno de estrés postraumático es un trastorno de ansiedad derivado de ese trauma, en este caso del accidente de coche, y que se caracteriza por altos niveles de ansiedad, como reexperimentación, volver a recordar el accidente, mucha activación fisiológica al volver a recordar con mucha nitidez. Y evitación, porque muchas personas que han tenido un accidente les cuesta volver a conducir. De manera que ambos factores, por un lado los propios del individuo, endógenos, y por otro lado también, el conducir nos puede generar más o menos ansiedad y luego las condiciones del tráfico, pues muchas veces, en determinadas circunstancias, pueden ser muy estresantes, mientras que en otras pueden ser relajantes.

Moderador: Tenemos ahora una pregunta para el Sr. Landaluce. ¿Cree que sería interesante que el profesor de formación vial pudiera comunicar al organismo que proceda, la aptitud ante la seguridad vial de alumnos problemáticos?

José Ignacio Landaluce: Es muy interesante y de hecho, fíjese, que se dan de vez en cuando algunas circunstancias en que la Jefatura Provincial de Tráfico, vuelve a pedir que ese centro que ha dado el apto a un alumno lo reevalúe. Suelen ser personas que se han comportado de una forma agresiva con el examinador, con el profesor de seguridad vial, eso suele ser, no tanto cuando está en el aprendizaje, sino cuando está en la fase del examen, que es cuando, sometido a una prueba más estricta, y sobre todo a una ansiedad mayor que cuando estás aprendiendo, es cuando te van a evaluar para ser apto o no apto. Se han dado circunstancias en las cuales se pide que se reevalúe a esa persona porque ha tenido una conducta inapropiada ante el examinador o ante el funcionario de la Jefatura Provincial de Tráfico. Creo que todo lo que sea, y lo hemos hablado antes, mandar ciertas informaciones, guardando un cierto secreto profesional y una cierta intimidad del individuo, pero volcando informaciones que pueden repercutir para él o para los demás, creo que es positivo.

Moderador: Tenemos muchas preguntas para todos ustedes: Una para don Antonio Cano Vindel. ¿Cree usted que el estrés en las personas puede venir motivado por la falta de seguridad en sí mismos al desarrollar las tareas que les produce precisamente este estrés? ¿Podría solucionarse con más preparación para el desarrollo de la tarea de la conducción?

Antonio Cano Vindel: Sí, sí a las dos preguntas, desde luego. El estrés proviene de muchas fuentes, entonces, esa en concreto también, y es posible prevenirlo conociendo más acerca del estrés y los factores que generan estrés y cómo manejarlos.

Moderador: Para el Sr. Ángel Gordo. En mi experiencia personal he contrastado que muchas personas no conducen por falta de preparación técnica. El modelo actual de pruebas para obtener el permiso de conducir deja mucho que desear en conocimientos de la propia persona, psicomotricidad, técnicas de conducción, conocimientos del automóvil, conocimientos de las vías...

Ángel Gordo: Bueno, yo, no soy un experto en ninguna de esas facetas, lo único que hemos estudiado es, no la dimensión técnica, sino de alguna forma el posicionamiento de las personas ante la cultura del automóvil y no hablo solamente del volante, hablo de una cultura que es mucho más amplia que el mero hecho de conducir un coche y ante ese posicionamiento varía mucho, dependiendo de la clase social, del nivel cultural y sobre todo del género y las distintas edades del género. Entonces, yo diría que esas variables, esas dimensiones sociales, sociológicas, son las importantes a tener en cuenta por ejemplo en los planes de formación de la gente. No podemos seguir con campañas generalistas, y no podemos seguir con programas de educación vial generalistas. Es lo que yo contestaría.

Moderador: La pregunta es para don Antonio Cano Vindel, pero quizás también podría contestarla alguien más. ¿Qué diferencia hay entre ansiedad y miedo a nivel fisiológico cognitivo y conductual?

Antonio Cano Vindel: Pues los dos son emociones, son emociones que a veces se confunden, y a veces utilizamos términos de una manera como si fueran sinónimos, de manera que son cosas muy parecidas.

A nivel cognitivo hay alguna diferencia, no es lo mismo tener miedo a algo que percibimos como peligroso para nuestra supervivencia y tener la sensación de que algo amenaza a nuestra imagen social, por ejemplo, pero no a nuestra supervivencia. Entonces, cuando hay una amenaza para nuestra imagen social o para nuestros intereses, es ansiedad, cuando es una amenaza a nuestra supervivencia, donde podemos morir, es miedo.

Y luego, a nivel fisiológico, los cambios dependen de cada situación pero en general los producidos por el miedo suelen ser mucho más intensos y algunos están regulados por lo que decía Eduardo Punset en la conferencia, por un aparato, automático o inconsciente, que es quien regula, por ejemplo, la relajación de esfínteres, que no se suele dar en situaciones de ansiedad, pero sí en situaciones de miedo y que nosotros no decidimos que vamos a hacer en una situación de miedo donde nos vamos a jugar la vida. En esa situación hay un mecanismo automático que decide por nosotros, en la ansiedad esos mecanismos automáticos que están regulados por la amígdala, pues son menos frecuentes. En la ansiedad, hay más mecanismos cognitivos. Digamos que en la ansiedad funciona mejor el cerebro más reciente, la corteza, el córtex, y en cambio en el miedo, en situaciones reales de peligro para la supervivencia, funciona más una parte más antigua de

nuestro cerebro que tiene mucho que ver con la amígdala. Y a nivel conductual, la ansiedad no se observa muchas veces. Nosotros estamos hablando en público y podremos estar muy nerviosos porque es una situación ansiógena, pero el público no lo percibe. Si estuviéramos aterrados de miedo, lo percibirían en nuestra cara y en nuestros gestos, pero en lo demás, son bastante parecidas.

Moderador: Para don José Ignacio Landaluce ¿Qué propone la búsqueda de situaciones ansiosas?

José Ignacio Landaluce: Bueno, creo que el catedrático lo ha dicho antes. Hay que tratar de que no te domine esa situación, hay distintas actuaciones y los psiquiatras y psicólogos tienen distintas actuaciones, pero creo que la conductual es la que tiene que ir sometiéndolo, poco a poco, al individuo para que domine esa situación y evitemos que se conviertan en una patología. Las situaciones en las cuales la vida nos pone en tensión, tenemos que tratar de asimilarlas, mentalizarlas, tratar de digerirlas, comprenderlas y enfrentarnos a ella. Creo que podría ser una forma de superar la ansiedad, también en la conducción.

Moderador: Hay otra pregunta, relativamente relacionada con el tema que nos ocupa, también para usted, Sr. Landaluce. ¿Podría decirme cuales son las razones que justifican la significativa ampliación de los plazos de la renovación de los permisos de conducir?

José Ignacio Landaluce: Bueno, eso ha sido una decisión de la Administración, con la cual nuestra Asociación estaba en contra porque entendemos que a partir de cierta edad, de los 70 años, 5 años pueden ser muchos. Todos sabemos que a partir de los 65 años es cuando más patologías se dan y de hecho cuando más no aptos nos encontramos a la hora de evaluar a los conductores. Hay dos situaciones en la que nosotros no estamos de acuerdo. Una, impuesta por la Unión Europea, en la que a los profesionales prácticamente con un único ojo pueden conducir, con lo cual pierden mucha capacidad de información. Estamos hablando de los conductores no sólo de taxis, sino de conductores de camión, de autobús, etc. se ha disminuido la exigencia, ya que antes tenía que ver 0,8 en el mejor y 0,5 en el peor, con o sin lentes correctoras, hoy en día viendo 0,8 en el mejor puede ver un décimo en el peor y eso es prácticamente un ojo ciego. Nosotros pensamos que este tema se tiene que reevaluar un poco más por parte de la Administración y si es posible no absorber la imposición de la Unión Europea en ese sentido, porque no todo lo que viene de la Unión Europea para todos los miembros puede ser bueno, al menos para un país o sociedad concreta.

Ese período de validez vino a raíz de que en la Unión Europea empezaron a exigirse reconocimientos y exámenes a ciertos conductores de ciertos países como Alemania, donde un conductor que le daban el carné a los 18 años y no tenía que cambiar ni la foto, tenía 70 años y seguía la misma foto, en el mismo documento y sin reevaluar. Eso es ilógico, y en el otro extremo estaba España que es donde más se exigía. En ese intermedio es donde la Administración ha entendido que los conductores tenían que tener un período de validez mayor del que había hasta ahora y que, en el caso de un conductor de coche, era que

hasta los 45 renovaba cada 10 años, a partir de los 45 era cada 5 años, y a partir de los 70 cada 2 años. Hoy es cada 10 años hasta los 65, y cada 5 años de los 65 hacia adelante. Es por eso por lo que nosotros protestamos, porque consideramos que en el caso de los conductores con una edad superior a los 70, 5 años pueden ser muchos años. Bien es verdad que tenemos la capacidad en los centros de disminuir el período de validez y de proponer la disminución del período de validez del carné para ese conductor, pero nos hubiese gustado que el período hubiese sido más corto a partir de cierta edad.

Moderador: ¿Puede conducir cualquiera que tenga permiso de conducir?

María Seguí-Gómez: Es una respuesta imposible de abarcar en el tiempo que nos queda. El hecho de que exista tan amplia variabilidad en quien consigue un permiso de conducir en el mundo, ya nos confirma que nadie ha encontrado la solución mágica. La variabilidad nos encanta a los investigadores porque nos permite comprobar empíricamente fórmulas de ensayo y error. Nadie tiene la solución perfecta porque nadie ha sido capaz de demostrar que su sistema garantice el acceso con la duración adecuada y en las cantidades adecuadas de las personas, es más, en nuestra propia sociedad tan calculada, tan reglamentada y tan monitorizada, tenemos un porcentaje sustancial de conductores que no tienen permiso en la carretera, con lo cual el permiso en sí es una figura virtual, cuya existencia es cuestionable, cuyo mecanismo de obtención es cuestionable, y definitivamente, es mejorable. Y acabaré aquí, porque repito, esto podría llevarnos el resto de los tres próximos días en cuanto a que, desde la perspectiva de la implicación que esa capacidad de conducir tenga en la producción de muertos y lesionados de un país, no existe ninguna fórmula mágica, demostrada o constatada en la literatura. Todavía estamos dando palos de ciego, si se me permite la expresión. Así que entrar en cualquier discusión más allá de esto, es una discusión muy estimulante intelectualmente pero estéril en las concreciones.

Moderador: ¿Qué relación se establece entre los psicofármacos y la ansiedad en la conducción, cuando la propia legislación sobre tráfico limita su uso por ser un factor de riesgo?

Antonio Cano Vindel: Los psicofármacos sí que tienen relación con la accidentalidad. Sobre los psicofármacos más utilizados, los tranquilizantes tipo benzodiazepina, hay bastante investigación que indica que su consumo hace aumentar la probabilidad del riesgo y aunque haya legislación sobre este tema, si luego no hay control en la carretera, como si lo hay con el alcohol, pues entonces que es lo que sucede. Pues sucede que algunas personas que están consumiendo, un número muy elevado, un 10% de españoles en el último año, pues muchos de ellos son conductores. Es verdad que, las personas que consumen más psicofármacos son personas de más edad y es probable que no conduzcan. Y por otro lado, los psicofármacos no lo son todo, porque, por ejemplo, aunque los psicofármacos los consumen más las mujeres, sin embargo las mujeres tienen menos accidentes porque son más prudentes, pero es un factor de riesgo, sin duda.

Moderador: La última cuestión, para el Sr. Landaluce, y además me especifican que esta pregunta va hacia usted en calidad de Vicepresidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. La propuesta actual de eliminar el límite de ve-

locidad de 80 km/h para los conductores noveles ¿cree que elevará el nivel de ansiedad de este colectivo? ¿ve adecuada esta propuesta?

José Ignacio Landaluze: La Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, y esta mañana lo hablábamos, es la única comisión en que prácticamente todo sale por unanimidad, la única. Todos los grupos políticos aprueban, prácticamente todo, por unanimidad. Es la misma disposición que se presentó en la sociedad española cuando dijo “Ya está bien de tantos accidentes, la sociedad española no tolera esta situación”. Y a partir de ahí, se pusieron en marcha muchas actuaciones, medios de comunicación, organismos, fundaciones como Attitudes, la propia Administración, y se creó un foro donde se reflexiona sobre la seguridad vial y están inmersos prácticamente todos los estamentos.

En la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, se dejan bastante de lado los criterios propios de partido, pero en este tema del tope de la velocidad es en el único donde no ha habido una uniformidad de todos los grupos políticos.

Es una propuesta, lo mismo que la edad mínima para conducir ciclomotores por cuestiones de seguridad vial, que se sabía dañaba una industria importantísima de los constructores de motos, especialmente radicada en Catalunya, pero bueno, son decisiones que piensas que son las más acertadas.

Hoy en día se reflexiona sobre la posibilidad de bajar el límite de velocidad para conseguir más seguridad vial. ¿Dónde está? Pues la verdad, en líneas generales, no como experto, sino como un ciudadano más, habrá que reflexionar sobre si cada vez tenemos actitudes más seguras en la conducción, si cada vez tenemos vías más seguras, tal vez el bajar el límite de velocidad no sea para tener una mayor actuación en seguridad vial en el entorno, sino que tal vez habría que actuar sobre quien está trasgrediendo y volver a recordar la norma del límite de velocidad que poco a poco se va superando por parte de algunos conductores. Es un tema complicado, pero si se piensa y actúa como en el caso de los ciclomotores, pensando que era perjudicial para unos pero beneficioso para la seguridad vial, en este tema de los noveles se ha pensado que no va a redundar en una ansiedad mayor y no va a afectar tampoco a la seguridad vial.

Y como reflexión final, si la ansiedad, la inquietud y la insatisfacción ha aumentado en una sociedad que cada día cubre más las demandas y las necesidades de la población, tal vez nos estemos volviendo ansiosos porque cada vez más estamos demandando absolutamente todo desde muy pequeños y así se está acostumbrando a la población joven. El Sr. Punset que reflexione sobre esto y nos divierta en otra ocasión.

Moderador: Don Pablo Fernández Berrocal, José Ignacio Landaluze, María Seguí-Gómez, Ángel Gordo López, Antonio Cano Vindel, muchísimas gracias por su participación en esta mesa redonda.

MESA REDONDA “MEDIDAS PARA AFRONTAR LOS EFECTOS DE LA ANSIEDAD EN LA CONDUCCIÓN”

Josep Lluís Merlos, Moderador

Bueno, y mientras los participantes de esta primera Mesa Redonda, ceden ahora el protagonismo a los ponentes de la siguiente Mesa Redonda, yo ahora voy a requerirles su intervención y voy a pedirles que utilicen el artefacto de votación que se han encontrado en sus asientos para que participen en una serie de preguntas que tenemos preparadas para ustedes. Queremos saber si están de acuerdo o no con algunas de las cosas que aquí se han enunciado, especialmente en la presentación de los resultados y las conclusiones del estudio.

Voy a pedirles, en primer lugar, para coger un poco de práctica del funcionamiento del sistema del *digitvote*, que respondan a un par de preguntas que nos van a permitir evaluar su funcionamiento. Vamos a plantearles la primera pregunta, fácil. Indíquennos su sexo, y para ello tienen una serie de botones para contestar, botón uno, hombre; botón dos, mujer; y botón tres, otra opción. Bien, pues si son tan amables de votar, a partir de este momento, disponen ustedes de un tiempo, ahí pueden ver esta barra azul, que nos indica el tiempo que tienen para efectuar esta votación y para tener ya la respuesta. Bueno, pues en nuestra audiencia, aquí en esta sala, tenemos un 76% de hombres, un 23% de mujeres y un 1% que está encantado con la realización de esta 9ª Jornada de Reflexión, aunque probablemente le hubiera gustado que hubiéramos tratado otra temática.

Vamos con la segunda pregunta para familiarizarnos con el funcionamiento del *digitvote*, la pregunta que les formulamos es la siguiente, ¿En qué ámbito profesional o social desarrollan ustedes su actividad? Y tenemos aquí una serie de campos. Uno, Administración; dos, abogados; tres, asociaciones; cuatro, cuerpos policiales; cinco, empresa; seis, medios de comunicación; siete, psicólogos- sociólogos; ocho, universidades; nueve, sociedades médicas y diez, centros de reconocimiento médico. Por favor, expresen ustedes, a través de los diferentes botones, en que ámbito profesional o social, desarrollan su actividad.

Muy interesante esta pregunta, no solo es para evaluar el sistema de funcionamiento del *digitvote*, sino también para sacar algunas conclusiones. Y la valoración es la siguiente: mayoritariamente, un 39% de representantes de los cuerpos policiales, un 23% de representantes de la empresa, un 13% representantes de asociaciones y un 11% de personas pertenecientes a la Administración. Bueno, pues vamos ya, ahora si, una vez familiarizados con el mecanismo del funcionamiento del *digitvote*, vamos a formularles cuatro preguntas.

La primera de ellas, a partir de lo que han visto ustedes en la presentación del estudio y a partir de lo que se ha dicho en esta primera Mesa Redonda, nuestra primera pregunta es, ¿En qué grado creen ustedes que están los conductores concienciados sobre la influencia de la ansiedad en la conducción? Por favor, expresen su preferencia a partir de este instante. Ustedes creen que, los conductores están totalmente concienciados, muy

concienciados, bastante, poco, nada, no sabe, no contestan, sobre la influencia de la ansiedad en la conducción. Y atención, la valoración es: un 68% de los conductores están poco concienciados sobre la influencia de la ansiedad en la conducción. Interesantísima esta conclusión, interesantísima porque refrenda muchas de las cosas que se han dicho, pero también, fíjense, también contradice algunas de las cosas que se han apuntado también desde la Mesa Redonda.

Vamos con la segunda pregunta, ¿En qué grado está la Administración concienciada sobre la influencia de la ansiedad en la conducción? Hasta el momento habíamos valorado el papel del conductor, pero y ¿desde arriba?, ¿están concienciados en la Administración sobre la influencia de la ansiedad en la conducción? Díganos lo que piensan ustedes, ¿creen que la Administración está totalmente concienciada, muy concienciada, bastante, poco, o nada? Y ustedes creen que la Administración está poco concienciada o nada, atención a la suma del poco o nada. Un 46% más un 43% nos da un 89%, 46% y 43%, poco o nada concienciados desde la Administración sobre la influencia de la ansiedad en la conducción.

Tercera pregunta. Lo hemos preguntado a los técnicos, psicólogos, médicos y decíamos, ¡bueno que pasa!, un conductor con ansiedad, no vamos a valorar ahora el grado de esta ansiedad, la pregunta es genérica, no estamos hablando de ese 4% que nos comentaba el Dr. Jordi Fernández que decía que padece amaxofobia, esta enfermedad que les bloquea, que les impide completamente conducir. No estamos valorando esto. La pregunta es, ¿Un conductor con ansiedad debería dejar de conducir? Bueno, si en todos los casos, no en ningún caso, y la tercera opción es la que valora, precisamente, este grado de ansiedad. ¿Qué piensan ustedes? Ponemos el cronómetro en marcha para, sin ansiedad, por supuesto, para que ustedes se expresen, a partir de lo que han escuchado y por supuesto y, especialmente, lo que ustedes piensen.

Y las respuestas nos dicen que, depende del grado de ansiedad, pero, fíjense, un 7%, que es una cifra bastante significativa y yo he querido insistir que no estábamos valorando el grado de ansiedad. Que para valorar el grado de ansiedad, ya teníamos la tercera opción, que es la que ustedes, mayormente, han escogido. Sin embargo, aquí, en este auditorio, hay un 7%, que es un porcentaje significativo, que cree que sí en todos los casos independientemente del grado de ansiedad. Un conductor con ansiedad, debería dejar de conducir. Interesante.

Y la última pregunta. ¿Qué tipo de medidas se podrían implementar para concienciar al conductor sobre los efectos negativos que sobre la conducción tiene un estado de ansiedad? Aquí hay para todos, aprendizaje de la gestión de las emociones en las autoescuelas, fíjense que es algo que ha salido en nuestra Mesa Redonda, protección de la figura del conductor novel (ya han visto ustedes en el estudio que, precisamente, los conductores noveles son los que tienen mayor grado de ansiedad cuando se sitúan al volante, a medida que vamos adquiriendo experiencia y que vamos cogiendo habilidades en la conducción, disminuye este componente de ansiedad), creación de la figura del acompañante (ya saben que existe el concepto de la conducción acompañada, no estoy hablando de lo que decíamos antes de la dejación de la conducción en otra persona que va con nosotros

en el vehículo), implantación del sistema del carné de conducir gradual (algo que, por ejemplo, ya tenemos en las motos), implantación de nuevos criterios de valoración psicofísica de conductores (algo que ustedes han apuntado aquí, en alguna de las preguntas que hacían), mayor coordinación entre el sistema de salud y tráfico (que también lo hemos cuestionado cuando se hablaba de una falta de coordinación entre estamentos), campañas de concienciación basadas en los aspectos psicológicos y la conducción.

Probablemente, ustedes escogerían más de una medida pero tienen que escoger una, adelante. Tenemos el cronometro en marcha, y, vamos a ver. ¿Qué medidas propondrían ustedes? ¿Cuál sería la medida que más les ha seducido? Un 28%, el aprendizaje de la gestión de las emociones en las autoescuelas, fantástico, fantástico. Fíjense, había una pregunta muy interesante, en la que se hablaba de la falta de preparación técnica de los conductores, y sin embargo, ahora, en este conjunto de medidas que les proponíamos desde aquí, fíjense que ustedes, mayoritariamente han propuesto, algo no técnico, algo emocional como es, el aprendizaje de la gestión de las emociones en las autoescuelas, apasionante, un 28%. También, un 28% a favor de las campañas de concienciación basadas en los aspectos psicológicos en la conducción. Se apuntó, en la Mesa Redonda anterior, la necesidad de no hacer campañas globales, en el momento de hacer *calls*, de hacer llamamientos a la población sobre concienciación y cultura de la seguridad vial. Se habló de campañas específicas por colectivos, aquí, ustedes han hilado con mucha mayor precisión, campañas de concienciación basadas en los aspectos psicológicos y la conducción y a continuación, fíjense, con un 16%, implantación de nuevos criterios de valoración psicofísica de los conductores, está muy relacionada con la propuesta uno y mayor coordinación entre el sistema de salud y tráfico, un 16%. Lo dicho, es fantástica esta aportación que pueden ustedes hacer, porque enriquece de una manera soberbia la aportación que hacen los técnicos.

Técnicos como los que nos acompañan ahora, en esta segunda Mesa Redonda. En primer lugar tenemos a Mar Cogollos, Psicóloga y Directora de AESLEME, Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal. Mar, muchas gracias por venir, no es la primera vez que nos acompañas. A su lado está Anna Ferrer, Directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico. Bienvenida Anna. Contamos también con el Profesor Ignacio Morgado, Catedrático de Psicobiología en el Instituto de Neurociencia de la Universidad Autónoma de Barcelona. Ignasi, gracias por acompañarnos un año más. Finalmente, contamos con Don Bartolomé Vargas, Fiscal Coordinador de Seguridad Vial, gracias por acompañarnos.

Medidas para afrontar los efectos de la ansiedad en la conducción. Pero antes de entrar en materia, tengo que hacer de periodista, y me gustaría preguntar a Anna Ferrer acerca de lo apuntado en la apertura por don Justo Zambrana, cuando nos ha hablado de un desgraciado repunte de la siniestralidad, cuando estábamos muy satisfechos antes del verano porque que habíamos conseguido reducir los índices de siniestralidad en este país. Se ha hablado de los éxitos de esta última década, pero lo cierto es que desde mediados del verano, y este fin de semana precisamente no ha sido muy positivo en las carreteras españolas, se ha hablado de este repunte, de esta relajación, de una cierta relajación sobre los límites de velocidad y el Sr. Subsecretario del Ministerio de Interior, apuntaba al lan-

zamiento del nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial antes de fin de año. ¿Puede avanzarnos algo?

Anna Ferrer: Bueno, sobre el Plan Estratégico, podremos avanzar poco porque no está aprobado y está en plena fase de debate. Próximamente, dentro de dos semanas, pasará por el Consejo Superior de Seguridad Vial, que es la plataforma que aúna y agrupa a todas las entidades, colectivos, profesionales y sectores industriales vinculados con el mundo de la movilidad y de la seguridad vial y por lo tanto, a partir del trabajo y la reflexión, podremos hablar más a fondo de este tema.

Pero si que podemos decir, efectivamente, que en el periodo que hasta ahora hemos estado trabajando a fondo en política de seguridad vial, tenía como objetivo conseguir niveles de seguridad del sistema que España no los tenía antes. España tenía las mismas leyes que tenían el resto de los países europeos o avanzados, pero, sin embargo, no se cumplían al mismo nivel, el uso del cinturón de seguridad, el uso del casco, o las velocidades y el consumo del alcohol, estaban en índices muy inferiores o muy superiores de los comparativos con los países de nuestro entorno.

El trabajo fundamental ha sido conseguir niveles de seguridad similares a los otros países y el avance hecho ha sido espectacular. Estábamos en los primeros grupos de los países en uso del cinturón de seguridad, nos quedan algunos aspectos en zona urbana, pero estamos en niveles muy similares a los de otros países, etc., conducimos mejor, en definitiva, conducimos mejor y con más prudencia, pero claro, la Seguridad Vial no solo tiene que ver con esto, tiene que ver con espacios, momentos, circunstancias.

El nuevo Plan intenta centrarse en estos perfiles, es decir, analizar estos niveles de conducción que han logrado unos niveles de seguridad aceptables. ¿Qué colectivos de accidentalidad continúan aportando gran cantidad de problema a la seguridad vial? Bueno, esto se refiere a reducir atropellos, por ejemplo, se refiere a carreteras secundarias, por ejemplo, se refiere a salidas de vía, por ejemplo, es decir, el perfil de la accidentalidad, ahora. O la prioridad en medidas de seguridad vial, que va a ir dirigida a espacios, tiempos o colectivos que mantienen unos índices de accidentalidad por encima de la media o que no cambian sus tendencias por debajo de la media o repuntan, porque cambian las circunstancias. Ahí vamos a tener los espacios de mejora. Hemos hecho, un poco, la evolución que han hecho la mayoría de los países. Primero, las normas básicas de la seguridad vial. Segundo, las mejoras de los condiciones de los entornos. Y este es el momento en que estamos, mas adelante podremos plantearnos, a lo mejor, el objetivo cero, pero todavía tenemos muchos espacios de mejora.

Moderador: Se ha hablado antes y ha salido también ahora en las preguntas del *digitivote*, de la necesidad de hacer campañas específicas para grupos concretos y esto coincide, de alguna manera, con esta línea de actuación que usted hablaba concretamente. Una pregunta que ha salido en el *digitivote*, ¿En qué grado está la Administración concienciada sobre la influencia de la ansiedad en la conducción? Y un 46% decía que nada y un 43% que poco, es decir, un 89% de los asistentes a esta Jornada, que consideran que la Administración no está excesivamente concienciada, o nada, sobre la influencia

de la ansiedad sobre la conducción. ¿Esto es así, Anna?, ¿En qué grado está la Administración, concienciada sobre la influencia que puede tener en la conducción un grado de ansiedad?

Anna Ferrer: Bueno, esto es la opinión del colectivo de personas que están aquí, pero yo creo que nos tenemos que referir en los términos en que se está barajando el debate en la Mesa Redonda anterior, ¿no?

Uno, conocemos poco sobre la ansiedad, porque la ansiedad no es una realidad cuantitativa sino una realidad cualitativa. Una buena noticia es el resultado de esta encuesta, ya que las personas tenemos nuestros propios mecanismos para poder identificar cuando sentimos esta sensación o esta preocupación. Sobre la ansiedad se conoce poco, como decía, no hay elementos cuantitativos para poder decir tal nivel de ansiedad, porque no existen. Es posible que el avance en las materias en la investigación de la psicología y la medicina nos lo puedan aportar, pero al ser una cosa poco objetivable, es algo poco regulable.

Bueno, podríamos entrar en el debate, si queréis, pero yo creo que, de entrada, al tratarse de una cuestión personal, lo importante es la conciencia del individuo, el conocimiento del individuo, pero a nivel social, lo importante es conocer que esto existe. No hay nada peor para un problema que no hablar de él, si algo no se conoce, no existe. Una buena noticia, es por ejemplo, esta sesión. Se pone sobre la mesa el tema de la ansiedad y ha salido mucha información.

Otra cosa es saber la vinculación de la ansiedad con la accidentalidad y la encuesta algo nos situaba en este sentido, ¿no?. Si en algo nos ha ayudado esta encuesta es a conocer, uno, las personas que interpretan que tienen ansiedad suelen conducir menos, por lo tanto, están menos expuestas al riesgo. Y, dos, las personas que interpretan que están en estado de ansiedad, suelen generar mecanismos de autodefensa o de responsabilidad, ¿no?. Bueno, eso también es una buena noticia, ¿no? Pero, desde luego, no tenemos ninguna información sobre si la ansiedad se relaciona más con la accidentalidad o no, al menos la encuesta no lo preguntaba, y otros elementos de análisis no los hemos tenido. Por lo tanto, una buena noticia es hablar de este tema, es hablar de cómo la ansiedad puede afectar en la conducción y de qué elementos externos al individuo que la padece, puede generarse para ayudar a su conducción más segura.

Moderador: Tengo una pregunta para todos, que la hacíamos antes, en la primera Mesa Redonda, y por supuesto, estamos interesadísimos en conocer su opinión. Un conductor con ansiedad, ¿debería dejar de conducir?

Mar Cogollos: Yo, es que la verdad, antes de entrar en materia, se me habían ocurrido muchas cosas para reflexionar, respecto al estudio y que no habíamos hablado antes, así que si no te importa...

A ver, en principio, yo creo que es cierto que los trastornos emocionales o psicológicos no siempre son valorados en la misma medida que los problemas físicos y que, por tanto,

evaluamos más los problemas físicos a la hora de ir a un centro de reconocimiento, que los problemas psicológicos y mucho menos emocionales.

Mi primer trabajo después de mi carrera de psicóloga fue en un centro de reconocimiento para conductores y duré tres meses porque me parecía tan aburrido haber estudiado una carrera para estar pendiente de si una persona, en el ordenador, se salía o no del carril, y solo si yo veía algo raro, pasarle algún test o prueba, además de estar pendiente de cómo hacía la prueba, pues me parecía que la carrera debía ser para más, es decir, creo que la figura del psicólogo, dentro de los centros, habría que potenciarla.

Yo creo que hay maneras de medir la ansiedad y otros trastornos emocionales, hay instrumentos de medida que se deberían usar y medir en los centros. Nos darían, no solo una medida en ese momento puntual, sino que las personas como a lo largo de los años, sean diez o cinco, tenemos que volver a pasar por el centro, se podría ver como hemos mejorado o empeorado de esos posibles trastornos psicológicos o de la ansiedad, estrés, fobia, miedo, etc., que tenemos, ¿no? O sea, por una parte, yo creo que se puede mejorar, intentar medir más en los centros. Ahora, cuando vamos al médico, y empezamos por el de cabecera, vamos por un problema normalmente físico. Es cierto que, a veces, en la consulta, decimos “no sé, noto cierto desasosiego, me pongo nerviosa, como que me falta el aire, duermo mal” y esos síntomas le pueden hacer pensar al médico que puede haber un trastorno de ansiedad, de estrés, angustia, y por tanto, nos puede dar una medicación, nos puede mandar a un especialista, o nos puede decir que nos interesaría seguir unas técnicas o ir a un psicólogo para que nos ayude.

Como hemos visto antes, la importancia de unas técnicas para afrontar ese estrés o ansiedad, porque si no volvemos a lo que se decía en la mesa anterior: si los fármacos que solucionan de manera puntual esa ansiedad y nos ayudan a vivir con esa ansiedad en el día a día, en ese estrés, en ese agobio que tenemos diario, es perjudicial a la hora de montarnos en un coche y coger un volante, pudiendo ser un riesgo, ahí hay un problema. Sin embargo, antes veíamos que el catedrático nos decía, que en un mes y medio con tratamiento, enfrentando la persona a esos problemas de ansiedad que le genera, se puede mejorar su nivel de percepción de la ansiedad, para que cuando se afronte a una situación tan peligrosa como la conducción, haya reducido su ansiedad. Yo creo que aquí partimos de que la persona tiene que ser consciente de que tiene un problema de ansiedad, que no siempre lo somos. Que levante aquí la mano, quien no se mete en el coche con ansiedad, quien en algún momento no llega al coche con ansiedad. Llegamos tarde, hay tráfico, hay niebla, hay lluvia, no conocemos la carretera y si estamos en una ciudad que no es la nuestra como Madrid, con la M-30, M-40, M-50, eso es imposible, y tenemos que vivir y conducir con esa ansiedad.

Yo creo que en el estudio se aportaba algo que tratamos poco, y que también comentaba antes Anna Ferrer: el 41% evita conducir pero no todos los evitadores son ansiosos. Hemos visto también que dentro de los ansiosos, la mitad evita conducir y la otra mitad no, y esto es muy curioso porque, ¿cuándo evitamos conducir? Muchas veces nos sacamos el carné de conducir porque lo necesitamos por trabajo, porque somos jóvenes y pensamos ¿donde está su primera independencia hasta que le dé para comprarse una casa? Es

el coche, es el primer elemento que le va a dar independencia, y lo quiere porque cree que le va a dar independencia y, por lo tanto, se lo tiene que sacar.

Otras madres se lo sacan porque tienen que llevar a los hijos al colegio, tienen que hacer esa ruta, o tienen que ir a la compra y saben que puntualmente van a necesitar el coche. Pero en el estudio veíamos, ante un viaje largo, ¿quién conduce?, el hombre. ¿Esto es tema de la sociedad? ¿es un tema de que el coche grande, el más seguro lo suele tener el hombre, es el coche familiar?, ¿cuándo deja el coche, cuando deja a la mujer conducir? Cuando está cansado o cuando ha bebido, todos vemos cuando salimos por la noche, una boda, una cena, ¿el hombre deja de beber?, no, pero le dice a la mujer “no te vaya hoy a dar por beber vino, que hoy nos llevas tu a casa”, porque ya le hemos concienciado más. En ese momento, al hombre no le importa que la mujer conduzca, pero que nos decía el estudio sobre las mujeres: “con tal de no oírle cuando conduzco yo, es que me pone de los nervios, ¡Para!, ¿No has visto?”, estás conduciendo por la otra persona. ¿Qué ansiedad nos produce el copiloto? A veces decíamos, ¿es mejor ir con copiloto?, ¿te tranquiliza esa conducción acompañada? Yo te puedo asegurar que pongo nervioso a mi marido, ¿Por qué? Bien, soy una talibán de la seguridad vial, es decir, no es que quiera guardar distancia, es que yo guardaría kilómetros de distancia. No es que me esté anticipando a tres coches antes, los de al lado y los de atrás, es que tengo diez ojos centrados en la carretera. ¡Cuidado, que ese ha frenado! ¡Cuidado, no te pases, ¡Ese no ha señalizado! Es decir, al lado, como haya una persona con el carné de conducir, le está diciendo cosas al que conduce, y eso le genera ansiedad. Es decir, que a veces es mejor ir solo que mal acompañado. Creo que este tipo de cosas que se ven en el estudio, no las hemos hablado y sería importante.

Por otra parte, hay muy poca relación entre el médico de cabecera, el especialista, el psicólogo, el psiquiatra y lo que llega a la Administración, de cómo está esa persona. Ese canal debería fluir mucho mejor, con la protección de datos, pero deberíamos saber más de ese historial y el médico debería estar más formado para que en esos cuatro minutos que tiene de consulta, y que solo le da tiempo de hacer una receta, le pueda dedicar más tiempo y un consejo: “te doy este fármaco pero no puedes conducir, te aconsejo o te hago una interconsulta a psiquiatría o psicología”. Pero esto tarda tanto, y no todo el mundo estamos en una situación económica para pagar un psicólogo equis meses y pagar esa terapia para mejorar la ansiedad, vamos a valorar también los tiempos.

Bueno, quizá he planteado muchas cosas, pero creo que del estudio se puede sacar mucho jugo y a lo mejor no sabemos tanto sobre las medidas que podemos tomar, pero yo creo que sí podemos hacer una hoja de ruta después de estas precisiones.

Moderador: Seguro, seguro que sí y además les recuerdo que, como cada año, dentro de unos meses, ustedes van a recibir una publicación con todo el estudio detallado, por supuesto. Pero también con todo lo que estamos hablando aquí y con unas conclusiones que luego se elaborarán y con unos ámbitos de discusión. Mar, yo te agradezco esta aportación de elementos para la reflexión, porque sin duda enriquecen extraordinariamente lo que estamos haciendo ahora y luego vamos a incidir en algunos de estos puntos. Pero insisto, antes de entrar, yo quisiera hacer esta pregunta, a

los cuatro. ¿Un conductor con ansiedad, debería dejar de conducir, o no? Hemos formulado esta pregunta a nuestra audiencia a través del *digitvote* y no se me van a escapar ustedes, Ignacio.

Ignacio Morgado: A ver, si todos los conductores que tienen ansiedad dejaran de conducir, pues probablemente el tráfico se aliviaría, al menos un poquito, lo difícil es cómo conseguir eso, ¿quién podría obligarles a hacerlo? Mucha gente no puede hacerlo aunque quiera. El conducir, hoy día, no es un capricho, es una necesidad la mayor parte de las veces. Una persona, aunque esté ansiosa, no puede decir, pues yo no voy a ir al trabajo hoy porque estoy ansioso ¿no? ¿Qué le diría su jefe? Hombre, vaya manera de evitar el trabajo, eso yo creo que sería difícil. A mi me gustaría ligar algunas cosas que se han dicho aquí, si es posible. Por un lado, en una de las preguntas de la encuesta, se habla de que hay una percepción de que la Administración no se cuida del tema de la ansiedad, y yo me pregunto ¿Es la Administración, particularmente, la Administración Vial, la de la Seguridad Vial, la que tiene que ocuparse del tema de la ansiedad? No lo tengo claro. En todo caso, la Administración Educativa en general, tiene un papel importante, a través de cuestiones como, la educación emocional, la educación de la gestión de las emociones, que precisamente ha salido aquí también, como uno de los puntos fuertes que deberían reforzarse, digamos para conseguir más éxito en la seguridad vial.

Yo desde luego, no quisiera referirme, y no soy la persona más adecuada porque no soy clínico, a las situaciones patológicas, a los casos en que la ansiedad es muy intensa y probablemente requieren un tratamiento específico. No se puede dar el mismo tratamiento a cualquier persona que tenga ansiedad, porque las situaciones son muy diferentes, los grados de ansiedad son muy diferentes. Si me gustaría explicar un poquito, ligando con todo lo demás, la visión que yo tengo de la ansiedad, y en este sentido, pues, me tenéis que perdonar que repita un poco, algunos de los conceptos que ya Antonio Cano ha descrito muy bien anteriormente. El hecho de haber tenido una mesa previa, donde también habéis abordado el tema de las medidas, porque era inevitable, pues hace que nos tengamos que repetir en cierto modo. ¿Por qué una persona es ansiosa? Bueno, pues hay un componente en primer lugar, genético, hereditario, Antonio lo ha dicho muy bien, que hace que unas personas, pues ya de entrada, sean más ansiosas que otras, eso ya lo notamos desde la infancia. Eso, por supuesto, puede ser ampliable, puede ser corregible y puede ser modulable con la educación, etc., pero es un factor importante, y que está ahí y que es muy difícil de evitar.

Pero después viene la cuestión relacionada con lo que José Luis preguntaba también anteriormente ¿Cuál es la ansiedad más poderosa, más potente? La que se genera en la propia situación de conducir, relativa a todos los factores de la conducción, o la que deriva de la situación de ansiedad que tiene cualquier persona cuando se mete en un coche, porque en su vida ordinaria, en su vida natural, social, personal, familiar, etc., ya tiene una serie de ingredientes que le generan estrés y ansiedad.

Yo, personalmente, me inclino a pensar que esto segundo es más importante que lo otro, sin descartar algunos casos patológicos donde ahí sí que puede ser más importante lo individual que lo general. Y, en ese sentido, para mí, la dirección del trabajo en

la Administración debería ir enfocada, más a solucionar ese problema de ansiedad general, de estrés general, que el particular que pueda tener uno en una situación determinada de tráfico.

¿Y cómo veo yo el asunto? Pues lo veo de la siguiente manera. La ansiedad es un componente muy importante, uno de los principales del estrés, y muchas veces estamos confundidos porque nos conformamos con decir “esto a mi me pasa porque tengo estrés” Vale, ya tengo la clave, y obviamente esto no le pasa a los profesionales, pero sí a la gente en la calle, que cree que el estrés es la causa de lo que le pasa y no lo que le pasa. Entonces yo siempre les digo a las personas con las que trato este tema, cuando alguien te diga, aunque sea el médico, “esto que usted tiene es estrés”, respóndale “no me diga que eso es estrés porque eso ya lo sé, dígame cual es la causa, es decir, ¿por qué tengo estrés?” Eso también ha salido aquí anteriormente y ahí está lo importante, en conocer las causas del estrés, que son las que generan después la ansiedad y todos los problemas que pueda haber en el tráfico y no solo en el tráfico sino en otras muchas situaciones de nuestra vida. Entonces, ¿cuáles son las causas? Bueno, pues si salimos con un micrófono a la calle y hacemos que la gente nos diga las causas del estrés, pues saldría lo que ya sabemos todos: que si el tráfico, que si el exceso de trabajo, que si los nuevos artilugios tecnológicos, que si las prisas, que si las aglomeraciones urbanas, en fin, todo lo que ya sabemos que nos diría la gente como causa del estrés, pero, ciertamente, ¿son esas cosas las causas del estrés? ¿Y de la ansiedad?. Por tanto, la aglomeración, el tráfico intenso, ¿es realmente la causa de la ansiedad y del estrés?

Me temo que no, y pondré un ejemplo personal. Yo este verano iba con mi mujer a Croacia, íbamos en coche e hicimos toda la autopista del Norte de Italia, hasta ponernos en la frontera de los Balcanes y al llegar a la salida de Italia, donde estaba el peaje de la autopista que ya nos metía a continuación en los Balcanes, nos encontramos, inesperadamente, con una terrible cola de más de 10 kilómetros de tráfico, porque los señores de la autopista italiana, lo cual es una vergüenza tremenda, se les ocurre que solo puede haber dos cabinas allí al final, para cobrar el peaje a todos los que vienen atravesando toda Italia y van a los Balcanes. Eso significa dos horas de espera allí, angustiada. ¿Para quién? Angustiosa, para quien vaya con prisa, para quien tenga necesidad de llegar enseguida, para quien esté esperando algo en su destino, que no puede retrasarse. Pero para nosotros, que íbamos relajados, era relativamente temprano, bueno, nos enfadamos, obviamente, pero pusimos la radio, oímos música y no nos provocó ansiedad esas dos horas de espera, enfadados sí que estábamos, francamente, pero ansiedad no teníamos, porque no teníamos expectativas de llegar pronto ni de hacer nada especial. Es decir, no era el tráfico en sí mismo lo que producía la ansiedad, ni es el exceso de trabajo en sí mismo lo que produce la ansiedad, porque todos sabemos que cuando tenemos mucho trabajo y el resultado del mismo es exitoso, lo que conseguimos es bueno, es gratificante más que estresante, pero no hay angustia.

Entonces, ¿cuál es la causa verdadera del estrés? ¿por qué el estrés lo relacionamos con el exceso de trabajo o del tráfico? Yo creo que la causa está siempre, no solo en estos dos ejemplos que pongo, exceso de trabajo o tráfico, sino que en cualquier otra situación estresante, vamos a encontrar siempre un desequilibrio entre nuestras emociones y nues-

tros racionamientos, o dicho de otra forma, entre lo que queremos y lo que podemos, cuando esto no está bien ajustado, siempre hay estrés, siempre hay estrés. Fijaros, analizar cualquier situación que creáis que os produce el estrés y veréis siempre que ahí hay algo que es lo que emocionalmente pretendéis y no conseguís tener porque vuestras posibilidades no dan para ello. Cuando a ti te estresa el tráfico, cuando tú necesitas llegar a una determinada hora para que no te riña el jefe y no llegas, o cuando tú necesitas acabar un trabajo en un tiempo determinado y no has conseguido acabarlo en ese tiempo, entonces sí que te estresas, pero no es el exceso de trabajo en sí mismo, sino es la disonancia, esa incapacidad de regulación entre lo que quieres y lo que puedes, entre lo emocional y lo racional. Creo que ese desequilibrio entre la emoción y la razón está en el origen de la inmensa mayoría de las situaciones que producen estrés y ansiedad y, por tanto, también en todas aquellas que nos llevan a la ansiedad en el tráfico. Y eso como se corrige, o como se arregla también lo que han sugerido aquí mis compañeros de la mesa anterior. Eso es la inteligencia emocional, eso es la gestión de las emociones, eso es lo que la gente ha votado aquí ahora mismo, cuando ha dicho que una cosa importante que hay que conseguir es aprender a gestionar nuestras emociones.

¿Quién tiene que hacer eso? Bueno, si eso fuera fácil, pues probablemente no estaríamos hablando de estas cosas. Aprender a gestionar las emociones y, sobretodo, aprender a equilibrar nuestras posibilidades con nuestras pretensiones, nuestras emociones con nuestro racionamiento. Creo que hay ahí un tema de trabajo muy interesante, que es el que tienen que abordar todas aquellas personas que tengan intereses pedagógicos en este territorio y, por supuesto, creo que la Administración educativa debería procurar esto, pero no en el ambiente de tráfico, si no en el ambiente de la educación en general. La educación emocional debería estar presente en todas las facetas de la educación de una persona, porque si una persona sabe gestionar, como muy bien ha dicho la audiencia hace un rato, sus emociones, sabrá gestionarlas también en el territorio de la seguridad vial, del tráfico y disminuirá, sin duda alguna, la siniestralidad, con ese tipo de aprendizaje. En fin, no sé qué piensan mis compañeros, pero estaré encantado de oír sus opiniones.

Bartolomé Vargas: Bueno, pues yo lo primero es, una vez más, felicitar a Attitudes y a Audi por esta iniciativa de reflexión, compartida, sobre todos estos temas. Y después, desde luego, alegrarme de estar aquí al lado de mis buenas amigas y compañeras Mar y Anna, veo a Antonio Cano, también veo a Ana María, veo a víctimas de accidente de tráfico y, aunque no le conozco personalmente, veo a Eduardo Punset, al que todos conocemos y a todos vosotros, y vamos a relajarnos un poco, ¿no?

Después de tanta información y tanta reflexión ¿verdad? Estamos todos aquí concentrados y vamos a intentar relajarnos un poco, aunque no sé cómo conseguirlo, ni siquiera yo mismo, porque vengo de levantarme muy temprano y trabajar mucho hasta que el ordenador me ha fallado y en una nota marginal, me ha puesto un nueve que se me repetía hasta catorce veces, y entonces en ese momento confieso que se me ha quebrado algo de mi equilibrio interior. Por eso aquí lo voy a intentar rehacer, reflexionando, pero no he cogido el coche porque me ha traído el escolta, tengo esa suerte, pero en otro caso no lo hubiera cogido y por ahí quería entrar.

Ignacio, eres un hombre muy preparado y sólido, y realmente poco voy a aportar yo en todos estos temas, pero quizás un enfoque sería el decir que sí, que hay que parar cuando la ansiedad no se controla, es decir, hay casos y casos, ¿no?

Es difícil parar, muy difícil y complicado, porque te ves en la dinámica del viaje y de las prisas. Pero no sería una mala pedagogía que en los casos en que la ansiedad no se controla, como cuando hay una gran fatiga o sueño, hubiera un reflejo de parar. Para eso hace falta solidaridad, mucha solidaridad, y disculpar la expresión cristiana, espíritu de sacrificio. Recuerdo ahora la excelente pastoral de 2007, glosada por Rojas Marcos, porque es una filosofía de lo que estamos hablando, de los actos de generosidad desde una perspectiva cristiana. Y, en este caso, vamos a ver, me cuesta mucho, es difícilísimo, es muy complicado, pero paro y hago un esfuerzo de solidaridad porque no estoy en condiciones. Lucho contra mi deseo, contra mi prisa, y en esa lucha entre eso y los demás, a los que pongo en peligro, paro. Qué bien, ¿no? Es esta reflexión: detengo el vehículo, me paro o me desvío a una estación de servicio a tomarme un café, o me desvío a un pueblo cercano, o me desvío a cualquier otro sitio.

Y con eso entro también en otra reflexión que intento que sea relajante a esta hora y conecto con una modesta idea o proyecto que la Fiscalía ha iniciado con mi amigo Reyes Maté, un proyecto de investigación filosófica sobre la seguridad vial. ¿Qué ideas hay detrás de todo esto? Porque las ideas son, en mi opinión, claves filosóficas y sociológicas. ¿Qué hay detrás de lo que se está aquí hablando, de las prisas y de todo estos problemas psicológicos muy graves? Hombre, hay quizás, una inadecuada visión, manejo del tiempo y del espacio. Este año lo apuntábamos en nuestra memoria, inspirados en las ideas de Walter Benjamin y la Escuela de Frankfurt, sobre esa necesidad que tenemos los seres humanos de contar con un tiempo y un espacio. El vehículo, lo que nos da, es el sueño de la instantaneidad, del todo es posible, del todo es instantáneo, pero perdemos recorrido personal, perdemos tiempo y perdemos espacio porque llegamos enseguida a todas partes y eso es lo que pretendemos con el coche. Y está bien y para eso los hacen, en parte, los fabricantes de coches. Pero perdemos tiempo y espacio y con eso quería conectar con aquella idea de que el viaje requiere una planificación previa, un recorrido y una llegada a una nueva experiencia. Y cuando hablaba de que si uno está con una gran ansiedad y se va a un pueblo y para el reloj, detiene el tiempo, detiene su vida y entra en otra dimensión.

Esto en esta sociedad de las prisas, acelerada, una sociedad que mide el tiempo por productividad, por rendimiento en una hora, la velocidad que imprimimos a todo, los congresos, reuniones, trabajos, ¿verdad? A esta sociedad, que tiene cosas muy buenas, hay que mejorarla con gestos humildes como este. “Pues hoy me rebelo, hoy estoy ansiosísimo y me voy a tomar un café en ese pueblo tan bonito. Y si me espera mi jefe dentro de tres horas, que espere; que me echa, pues que me eche. Ya buscaremos otra opción”.

Ignacio Morgado: Iba a recordar algo que nos ha dicho Pablo Fernández Berrocal esta mañana y es que si uno no para ni cuando está discutiendo con su pareja, ¿cómo va a parar cuando tienen una cierta ansiedad? Si es que es ideal lo que tú dices, me encanta y es fantástico que tu lo hagas, ojala lo hiciera todo el mundo, sería maravilloso. El problema es cómo controlamos eso, cómo hacemos que la gente realmente lo haga. La gente

sigue conduciendo, incluso cuando está muy ansiosa y nerviosa, como decían esta mañana los compañeros de la mesa precedente, en la que ha salido este tema. Incluso cuando se está discutiendo, porque tal y como Pablo ha dicho, el coche es uno de los principales lugares de discusión de nuestro ámbito social, ahí es donde nos pegamos más.

Bartolomé Vargas: Eso es inteligencia emocional, una palabra que está muy consagrada y que me parece fenomenal, pero hay una más antigua en los textos filosóficos, que es el arte de vivir, me gusta más que la inteligencia emocional.

Moderador: Señor Fiscal, por un momento he tenido una cierta predicción hacia lo que usted iba a decir...

Bartolomé Vargas: Iba a hacer una última reflexión y es que leyendo este informe, pensaba en la necesidad de tomarnos en serio nuestros problemas psicológicos, todos, empezando por mí. Por qué, quien no tiene un problema psicológico, una obsesión, una manía, una ansiedad, una depre. Quien no lo tenga, que levante la mano. ¿Y si lo tiene es sospechoso? Algo más gordo, aparte de eso que es tan importante y de lo que hablaba antes Antonio y los expertos, que es fundamental y que es la raíz al final de todo, porque el tráfico revela un modelo social y un modelo individual, no es neutro, no es técnico, no es estrictamente científico.

Eduard, que es un hombre de ciencia, dice muchas cosas del tráfico, de la sociedad, en fin, un poco de todo, ¿no?, pero, yo quería también apuntar, hablar, de algo que me ha llamado también la atención en la encuesta, y con esto termino, que es toda aquella gente que se angustia por la situación del tráfico. Yo cuando venía para acá meditando en esto, pensaba que hay gente que no va a determinados lugares porque saben que hay violencia ¿verdad? Un ambiente violento, un ambiente de reyerta, no voy por ahí. Que impactante es, que la encuesta diga que hay gente que teme coger el coche por la violencia de los conductores, porque hay conductores violentos. Y yo quería reflexionar sobre los daños colaterales, como los hay en las guerras, de la violencia vial. Una palabra muy bien puesta, la de ese conductor que desprecia olímpicamente las normas y al que teme ya mucha gente. Te adelanta agresivamente, te acosa, va a 170, te puede obviamente matar, hace maniobras arriesgadas, que se sea consciente de que la violencia vial tiene, además de los accidentes en concreto que puedan ocasionar en las víctimas, y aquí hay algunas de ellas, terribles efectos colaterales, efectos generales en la sociedad. Entonces, hay personas que tienen miedo y que les alcanza la conducción violenta de ese individuo.

Yo creo que esto merece una reflexión de cumplimiento de la ley. Yo soy Fiscal, vamos a decir algo de mi condición de fiscal, ¿no? del cumplimiento de la ley. La violencia vial requiere educación, pedagogía y requiere la aplicación de la ley.

Bueno, creo que ya con eso habrá mucho aquí que comentar y decir.

Moderador: Al hilo de ese conductor violento que usted citaba, que provoca un accidente y mata a una persona y tiene que comparecer ante de un Tribunal. La argumentación de la ansiedad, ¿es un atenuante? ¿Es un elemento a tener en cuenta?

Bartolomé Vargas: La argumentación de la ansiedad no es un atenuante, para nada. Primero, si es una ansiedad muy grave la que el conductor padecía, debió parar. Fue tan insolidario como el conductor que mata cuando se duerme. La jurisprudencia se ha planteado el caso del que se duerme en el coche y mata a alguien. ¡Oiga, esto no es nada porque iba en el coche y se ha dormido! Bueno, vamos a ver. Salvo casos, que los puede haber, la justicia está para el caso concreto y para la medida del caso concreto. Hay que medirlo, pero, normalmente, en la fase previa de aura de sueño, y si no aquí los psicólogos me harán sus matizaciones, cuando uno empieza a percibir la fatiga, hay que parar, hay que detenerse y mucho más cuando empieza a ser mucho más patente. Cuando se da un fenómeno patológico de sueño brusco, inesperado, estaríamos hablando ya de otro proceso, pero cuando el conductor se ha percibido y, sin querer tacharlo de éticamente egoísta e insolidario, sigue conduciendo porque quiere llegar a su destino eso es otra cosa. La jurisprudencia ha considerado que, cuando hay una víctima, un homicidio imprudente, ese es un delito que se basa en el incumplimiento de graves deberes de cuidado. Es un poco mi reflexión, pero probablemente aquí los amigos psicólogos puedan hacer muchas distinciones sobretodo esto.

Moderador: Antes de entrar a valorar las cuestiones que Mar apuntaba en su reflexión, Ignacio querías decir algo al respecto...

Ignacio Morgado: Unas matizaciones para conseguir llegar a acuerdos y entender lo que creo que es una cosa importante. Esta mañana ya se la han planteado también a Antonio, y repito, no tenemos mas remedio que volver sobre temas que ya han sido tratados aquí esta mañana. Una pregunta que a mi no me hubiera gustado que me hicieran, porque es una pregunta muy difícil de responder y creo que Antonio no me va a quitar la razón. Han preguntado por la diferencia entre ansiedad y miedo. Nos queda mucho por saber y, en ese sentido, incluso le daría la razón a Anna cuando decía hace un rato que hay muchas cosas sobre la ansiedad que todavía no conocemos y que seguramente, cuando más las conozcamos, mejor podremos controlarla.

Pero si se me fuerza a mi a distinguir entre una cosa y otra me voy un poco al terreno de Bartolomé, en el sentido de que ansiedad y miedo podrían diferenciarse, sobre todo, en intensidad. Es decir, la gente, en el lenguaje ordinario de la calle, habla de ansiedad como un cierto nerviosismo superable, soportable, que lo tenemos con mucha frecuencia y por tanto va a ser difícil escabullirnos de él, ¿no? Y, en ese sentido, ante ese nerviosismo, suave, normal y cotidiano, pues a lo mejor no vamos a dejar el coche, no nos vamos a apartar a tomar el café al pueblo, pero si esa ansiedad sube de tono y llega a convertirse en miedo, en una percepción ya de miedo, de que voy a tener un accidente, que voy a chocar, que voy a causar daño colateral, de que voy a crear otros problemas a mi mismo, a mi familia, a quien llevo en el coche, ahí si que te doy la razón y ahí si que creo que hay que hacer el desvío y meterse a ese lado.

Yo no sé si eso lo podríamos medir, controlar, saber hasta qué punto en un proceso jurídico, si una persona llegó a seguir conduciendo cuando percibía ese miedo y en ese caso podría haber situaciones de gravedad o de atenuancia, no lo sé, pero es que me parece muy difícil poder saber la situación en la que estaba un individuo cuando tuvo un acci-

dente. Entre otras cosas, porque él mismo no te lo va a contar, y si te lo contara, a lo mejor no te lo contaba con precisión, ¿no? O sea, que el tema del grado, quizás es lo que nos permitiría ponernos de acuerdo. Y yo, también estaría de acuerdo contigo en que cuando la ansiedad es muy intensa, uno no debe seguir al volante, obviamente y, uno, aunque el jefe se enfade, hay que irse a un lateral, hay que irse a una gasolinera, hay que irse a un apeadero, hay que irse al pueblo de al lado, donde sea. Pero ya digo, esa ansiedad con la que todos salimos todas las mañanas de casa para ir al trabajo porque sabemos que nos espera mucho trabajo, porque allí tenemos problemas, porque nos pasan muchas cosas durante el día, esa va a ser muy difícil de que nos la quitemos, y es que si no condujéramos porque tenemos esa ansiedad, es que nos quedaríamos todos los días en casa, sin salir, y eso es muy difícil.

Moderador: Mar Cogollos

Dos cosas. Antes has comentado una cosa muy importante que era el aprendizaje positivo o negativo. Es verdad que muchas veces vamos en el coche con ansiedad, con estrés, hablando por el móvil, pasándonos alguna cosa que no debíamos y resulta que lo hemos hecho un día, dos días, diez días, cien días, y no nos ha pasado nada, no hemos tenido un accidente, no nos han pillado, no nos han quitado puntos, no nos han multado. Y eso es un aprendizaje negativo porque tú piensas, que igual que lo haces cien días, no te pasa nada y no provocas daños, ni te pillan, pues ya, ese aprendizaje, crees que lo puedes hacer.

Hay otros aprendizajes que esas personas que han tenido un accidente que ha podido ocasionar víctimas, que haya habido muertos o heridos graves en ese accidente y que él esté vivo o con lesiones, como puede ser mi caso, o alguien que ha tenido un buen susto y que diga “Dios mío gracias, porque la verdad es que con este accidente, debería de haber muerto y no he muerto”. Esa persona, lógicamente, va a tener miedo, va a tener que vencer ese miedo y va a tener que tratarse para poder enfrentarse otra vez a conducir, que eso salía en el estudio, que las personas que habían tenido algún hecho importante en su vida, quieren volver a conducir pero tienen que superar este proceso y es cierto que siempre que puedan evitar conducir, lo van a hacer.

Eso por un lado y por otro, sobre lo que ha dicho Bartolomé, vivimos en un mundo de prisas. Yo creo que todos queremos ser *superman* y *superwoman* y eso no es posible. Es decir, no podemos planificarnos el día con tantas tareas, porque están las laborales, donde tú tienes una montaña aquí de lo que tienes que hacer y va disminuyendo, pero a medida que aumenta lo que tenías que hacer, aumenta la de aquí al lado con cosas nuevas y lo urgente y lo importante se mezcla, es decir, el trabajo que nunca está al día. Pero a eso, le tenemos que añadir nuestra vida conyugal, familiar, los hijos, las gestiones y todo esto hay que hacerlo durmiendo y en 24 horas. Como vamos a dormir, si no dormimos bien ni los españoles ni medio mundo, porque queremos, en un día que tiene unas horas determinadas, hacer demasiadas cosas. ¿Eso nos genera ansiedad? Sí, porque nos ponemos más cosas de las que cualquier persona humana, que somos todos, somos capaces de afrontar en un día y luego nos planteamos problemas, que como decía antes, no tienen solución. Y cuando buscas la solución a un problema, te costará más o menos, pero

hay problemas en el día que tienes que asumirlo porque no tienen solución y tenemos que ser capaces de asumir que, a veces, los problemas no tienen solución, pero eso nos agobia y nos produce ansiedad.

Pero es que cuando llegamos al coche, con esa ansiedad del día, con esos problemas familiares y laborales que nunca acaban, con esa situación económica que cada vez es más delicada en más españoles, queremos amortizar el coche. Claro, yo tengo la suerte de que soy copiloto, de que a mí me llevan y yo realizo esas gestiones personales en el coche, para gestionar un médico, una cosa con las niñas, con mi marido, con esas tareas que hay que hacer diariamente, pero hay muchas personas que todas esas cosas las tiene que hacer en el coche y esa ansiedad que se lleva de fuera se la trae al coche.

E introduzco un elemento que hemos hablado en las Jornadas de Actitudes varias veces, que es el teléfono, ¿por qué? Porque no queremos tiempos muertos, que el día tiene muy poco tiempo, y yo en el coche estoy una o dos horas y tengo que gestionar mi tiempo dentro del mismo. Con lo cual, me pongo a hablar por teléfono aunque sea con el manos libres, intento gestionar ese problema de trabajo que no me ha dado tiempo de resolver en la oficina, o ese lío, o tengo que ir a la reunión de mis hijos, no puedo y tengo que hablar con el profesor. Es decir, llevo esos problemas que me generan ansiedad, encima el coche, por teléfono, con lo que supone como distracción el móvil, con o sin manos libres, que la distracción es prácticamente la misma. Con lo cual, meto la ansiedad de fuera y la ansiedad de dentro.

Entonces, yo creo, ¿por qué no intentamos vivir en un mundo con menos prisas? Por que lo importante del viaje, del trayecto, es que todos nosotros, cuando salimos de casa, volvamos a casa y me da igual que sea un día laboral que un día de vacaciones, porque no hay nada más importante que nuestra vida, ni siquiera el jefe, como decía Bartolomé, y no merece la pena que cualquier discusión o tontería que llevemos en el coche, nos produzca un accidente y por tanto no volvamos de ese accidente o nos quedemos con una lesión para el resto de nuestra vida, es decir, vamos a ser capaces de valorar esa ansiedad. Tú me decías, ¿debemos conducir o no con ansiedad?. Tenemos que ser cada persona la que sepamos, si hoy estamos en condición de conducir, o debemos coger un taxi, dar un paseo o coger el transporte público. Nadie puede estar investigando como andamos de ansiedad, tenemos que ser nosotros los que sepamos si hoy no debemos coger el coche.

Moderador: Anna Ferrer, hoy se han apuntado algunos conceptos, la propia Mar nos lo indicaba antes, y lo hemos visto también en las respuestas del *digitvote*. Los acontecimientos vividos al volante en los primeros meses de conducción son básicos para el posterior desarrollo de estados de ansiedad, lo hemos visto en el estudio que se ha presentado, y se ha hablado también de cómo potenciar la figura del conductor novel, se ha hablado de la conducción acompañada, por ejemplo. ¿Qué piensas al respecto?

Ana Ferrer: En primer lugar, me gustaría comentar sobre la anterior pregunta genérica, la que se refería a si una persona con ansiedad debe o no debe conducir, me gustaría recuperar una parte del debate anterior cuando alguien decía que la conducción no es el objetivo, la conducción es el modelo.

La conducción es un derecho, pero también es un derecho no conducir. Es decir, la movilidad con vehículo privado es un derecho, pero también existen otras formas de desplazarse, también existen otros colectivos de personas que entienden la movilidad de otra manera, que tienen unos recursos en su entorno que les posibilita desplazarse tranquilamente y asumiendo todas sus necesidades con otras formas. Por lo tanto, quería pasar de este enfoque que ahora le estábamos dando del momento de la ansiedad a esos perfiles o personalidades, que un poco el estudio es lo que nos aporta. Es decir, la ansiedad tiene que ver con muchas cosas, con momentos puntuales, pero también tiene que ver con vivencias, con perfiles de personalidad, con enfoques de la vida y esto me parece que es la gran aportación que hace este estudio. Nos describe perfectamente aquellas personas que interpretan que ellas cuando conducen, tienen sensaciones de ansiedad, las describe perfectamente, que circunstancias o que perfiles de personas son las que se encuentran de esta manera. Y esto nos aporta gran información de cara a buscar acciones o soluciones, cuando son momentos puntuales, y antes se ha hablado de ello, parar, no ir a la llamada del jefe, etc., pero cuando se trata de cuestiones más de fondo, tenemos que ver y analizarlo.

El estudio nos aporta unos perfiles que algunos ya intuíamos y otros que no. Por ejemplo, intuíamos que las mujeres sentían más ansiedad al volante, especialmente las mujeres que no tenían una vida activa profesional, a las amas de casa, experiencia acumulada que provoca a lo mejor unas reacciones más prudentes ante este entorno de la movilidad complejo. Describe también la población mayor, a los conductores mayores, y esto es una evolución que estamos viendo que se está produciendo. La persona mayor es consciente de sus limitaciones, siente por lo tanto miedo o ansiedad en algunos momentos de la conducción y toma también sus recursos para hacerlo con comodidad y confortabilidad. Sale un perfil que es el del conductor novel que, francamente, yo no me lo esperaba. Sí, efectivamente, todos entendemos que los jóvenes quieren conducir, y quieren conducir rápido y pronto. Bueno, no todos, los jóvenes que están más vinculados al mundo este de la movilidad o motor. Hay muchos jóvenes que no están vinculados a este mundo y por lo tanto no están en este grupo, pero es interesante ver como ese nuevo reto que es entrar en una nueva habilidad, un nuevo conocimiento, una nueva forma de reaccionar y tomar decisiones, en definitiva, uno de los grandes elementos de hacerse uno mayor, ser autónomo y tener la capacidad de tomar decisiones.

Bueno, pues es interesante ver como los jóvenes expresan esta ansiedad y ese es un momento muy importante. Yo creo que este estudio nos ha ayudado a identificar varios momentos interesantes para ayudar a las personas que quieren superar la ansiedad que, insisto, no tenemos porque pensar que todo el mundo lo tiene que superar. Las personas que lo quieren superar socialmente o familiarmente buscaran alternativas. Una es la autoescuela y yo creo que es muy importante porque tienen que saber las autoescuelas que hay muchos jóvenes a los que les va a costar entrar de manera normalizada en el tráfico. Ese es un tema que yo creo que es importante e interesante el que nos aporta este estudio.

Por lo tanto, y nos lo dice también el estudio ¿cómo superan muchas personas ese problema de ansiedad? Buscando apoyo, buscando compañía, conduciendo con alguien al lado. ¿Esto que nos dice también? Pues que la figura del acompañante del conductor novel es una buena medida, es una manera de ayudar a esas personas que no se sienten

con tanta capacidad para conducir, pues hacerlo de una manera más escalonada y más acompañada. ¿Qué nos informa también? Nos informa que hay personas que a lo largo de su vida, la ansiedad no va con su personalidad, sino que la adquieren porque han tenido un problema, un accidente o han tenido una mala experiencia, ahí tendríamos que ver en que podemos ayudar, seguro que la familia, seguro que el sistema sanitario que atiende a esa persona en su rehabilitación y seguro que a un producto de formación continua que tendremos que desarrollar para que estas personas tengan más alternativas, tengan un servicio al cual puedan acudir de manera fácil y puedan incorporarse a la conducción.

Y luego, vuelvo al perfil que me faltaba de las personas mayores. Aquí antes se ha hablado como la tendencia en el mundo es intentar proteger al máximo la capacidad de autonomía de los individuos. Y las personas mayores también tienen necesidad de movilidad y cuando no tienen alternativa de transporte público, pues el vehículo puede ser un elemento de necesidad y ese es un tema de gran interés que yo creo que va a suscitar un gran debate de cara al futuro, ya que cada vez hay más población mayor, cada vez más esa población mayor tiene el derecho de conducir en determinadas circunstancias y debemos de ver como podemos resolver este tema, vinculando derechos y obligaciones.

Moderador: El derecho de conducir. ¡Quiero conducir! como se ve aquí bien visible en el enunciado. Antes de entrar en las preguntas, que tenemos muchas y deberemos ir muy rápido, yo quisiera formular una pregunta a Ignacio Morgado y a Mar Cogollos. En las preguntas del *digitvote*, ha salido un porcentaje importante que proponía como medida para concienciar al conductor sobre los efectos negativos que sobre la conducción tiene un estado de ansiedad, se ha hablado de alguna manera y la señora Ferrer lo ha apuntado ahora, del aprendizaje de la gestión de las emociones en las autoescuelas y aquí también se ha hablado de la creación de una especialidad psicológica en conducción, en seguridad vial. ¿Cómo lo hacemos esto? ¿Enseñamos yoga en el momento de conducir un coche o como lo hacemos?

Mar Cogollos: Tenemos que enseñarles a como afrontar realmente la ansiedad. Yo, por ejemplo tengo a mi hija que está estudiando segundo de bachiller y tiene que leerse un libro de inteligencia emocional, en una asignatura que tienen de psicología, y la niña me decía “que rollo” y yo le decía que “no, que es más probable que esto sea más válido para tu ejercicio profesional que otro tipo de materias digamos más técnicas o más regladas”. Tenemos que tener cierto aprendizaje en inteligencia emocional, que al final no es más que sabernos poner en el lugar del otro. Es un poco conocer al otro, y aprender a confiar un poco como relacionarnos con las personas. Ahora, llevar esto a la autoescuela, que nos diga aquí este sector lo que cuesta que un chico vaya a clases teóricas, que no son obligadas. Que difícil sería que encima le aumentáramos nosotros lo que entra dentro del examen teórico, ya que como mucho pasan por ahí a hacer algunos test en el ordenador y algunos, por lo menos los más conscientes, van a alguna clase teórica pero la mayoría no van a clase. Con lo cual, a los profesores de autoescuelas les sería casi imposible abordar temas de este tipo, y además necesitarían otros profesionales como un psicólogo al que deberían pagar las personas que van a sacar el carné de conducir y que no estarían dispuestas a pagar más, con lo cual yo creo que este tema habría que trabajarlo un poco

más antes. Sería algo como lo que hemos llevado, aunque sea mínimo sobre el tema de la educación para la ciudadanía y la seguridad vial. Si que a lo mejor sería bueno trabajar el tema de la inteligencia emocional en la etapa escolar para que cuando tengas 18 años, este tema ya sea una asignatura un poco más aprendida...

Moderador: Señor Morgado, ¿alguna propuesta?

Ignacio Morgado: Yo quería hacer, en primer lugar, una precisión sobre el tema de la antigüedad de eso que ahora llamamos inteligencia emocional. Tiene toda la razón del mundo Bartolomé cuando está, no se si implícita o explícitamente, pensando que no es nada nuevo, ni mucho menos. Él habla del arte de vivir, pero si que es esto de la inteligencia emocional ya lo explicaba con otras palabras Marco Aurelio hace dos mil y pico de años, su famosa teorización del emperador romano o Gracián en su espléndido libro de aforismos “El arte de la prudencia” y tantos otros que probablemente encontraríamos en la literatura. Ahora lo que pasa es que se habla más del cerebro e intentamos preconciliar la opinión que tenemos sobre el sistema nervioso con las antiguas ideas, la gestión de las emociones, etc.

Dicho esto, estoy completamente de acuerdo con Mar. Yo creo que ese tipo de educación no debemos esperar a la época del carné de conducir para que empiece a producirse. Hay que empezar muy pronto, lo cual no quita y lo voy a decir interesadamente y ahora explicaré porqué, que pudiera haber algún un tipo de educación emocional específica para las situaciones de seguridad vial y del tráfico.

Y si me permites José Luis, quisiera decir otra cosa. Esta mañana, ha salido un poco jocosamente, el tema de si Audi es capaz de diseñar un dispositivo que te pare el coche cuando estas con ansiedad. Eso no es nada de ciencia ficción, eso es absolutamente posible, porque y ahí vuelvo a Anna, quizás falta mucho por saber de la ansiedad, pero sabemos muy bien en que consiste la respuesta emocional y Antonio me podrá ayudar a explicarlo. Sabemos que hay una serie de variables fisiológicas, absolutamente controlables por procedimientos de laboratorio, que no son difíciles de implementar en un automóvil, de tal manera que lo único que haría falta es que cuando el conductor se sienta al volante, pues probablemente se conecta un par de electrodos por algún sitio, o a lo mejor los ingenieros de Audi son tan inteligentes para diseñar que, automáticamente, te sientas y te quedas conectado a esos electrodos. Y van a poder estar registrando continuamente tu estado emocional y van a poder predecir con extraordinaria precisión cuando tu llegas a un determinado nivel de ansiedad, lo que Bartolomé decía que podríamos soportar para un tipo que continúe conduciendo y en ese momento ¡zas!, el coche se para. Insisto en que eso no es ciencia ficción, es absolutamente realizable y no hace falta implantar electrodos en el cerebro como hablaba Eduardo esta mañana, sino cosas mucho más sencillas, electrodos superficiales que no producen ningún daño, que no son nada invasivos. Es decir, estas cosas que ahora aquí nos reímos de verdad que están absolutamente al alcance de la ciencia, pero si ya los coches los hacen con virguerías mucho más complicadas y se explican cosas mucho más complicadas. Los coches saben, por ejemplo, si las ruedas han andado por un terreno suave, rudo, no solamente si han andado mucho o poco, eso es relativamente fácil, porque territorio han andado para saber cuando hay que

cambiarlas. El otro día, por ejemplo, me hicieron pagar 700 euros por cambiarme las ruedas, ya podría ser un poco menos inteligente el ordenador de a bordo, porque con tanta inteligencia nos está saliendo caro el mantenimiento del vehículo. En fin, era sólo eso.

Moderador: Pues nada, estaremos atentos al próximo Salón del Automóvil de París a ver si vemos ya a un Audi con un ansiómetro en el equipamiento de origen. Bueno, tenemos aquí sus preguntas y estamos ya casi fuera de tiempo. Don Bartolomé, le pregunta alguien de la sala: Póngase por un momento en el lugar de las víctimas ¿Cree usted que si la Justicia no responde a sus expectativas eso les puede crear ansiedad, estrés, angustia, o por el contrario nos tenemos que conformar y que la Justicia sea solamente para los poderosos?

Bartolomé Vargas: Yo pensaba hace un momento, antes de esa pregunta, y comparaba la ansiedad de la conducción extrema y la tensión tan grande en esa situación de descontrol con la que se conduce por los problemas, que además uno lo intuye en el tráfico al ser conductor también, y a veces digo “¿uy que mal va ese, no? “ Es que además se le ve en la expresión que va descontrolado, pero yo pensaba en la ansiedad, en el descontrol, en la prisa, en los problemas, en su separación, en el problema laboral de ese hombre, en su enorme ansiedad, y la contraponía a la ansiedad que sufre la víctima desde que recibe la noticia de que su hijo ha muerto. Hago esa primera reflexión, una ansiedad y otra.

Y no me escapo de la pregunta de la Justicia, porque como yo soy servidor público o aspiro a serlo, soy autocrítico. Y, efectivamente, la Justicia comete errores, hay retrasos en los procedimientos, eso es sabido, tenemos una valoración estadística muy baja, pero en la Justicia y yo formo parte de ella, algún acierto también de vez en cuando tenemos, en el sentido de que hay de todo, ¿no? Pero sí que por supuesto, las víctimas tienen una ansiedad que se deriva precisamente de su paso por la Justicia. Está muy estudiado también, psicológicamente, que es la victimización secundaria. Además del accidente, del mal llamado accidente, hay que empezar ya a hablar de violencia vial, pues además de eso tienen que sufrir el contacto con la Justicia, si lo tienen, como lo tienen, como le tratan, no hay psicólogos y debería haberlos en los juzgados, que les asesoraran y atendieran nada más llegar allí.

Mire usted, le entiendo y le comprendo. Desde la Justicia, Juez y Fiscal, una situación de empatía es fundamental en ese momento para la víctima. Yo a usted le informo, le hago participe del proceso, le sigo continuamente, eso es lo que debería ser y por eso luchamos humildemente los fiscales de seguridad vial, con fallos y con errores, pero por supuesto que hay una victimización secundaria, pero además cada vez está el momento en que te puedes enfrentar en el pasillo del juzgado con el autor del hecho, que puede lanzar una mirada cuando has perdido el hijo con una mirada displicente, suficiente, y que a lo mejor después al cabo de un tiempo lo ves por el pueblo, con el Audi no, con el Mercedes de su padre presumiendo y tu has perdido a un hijo. Cuantísimas angustias, sufrimientos y ansiedades de víctimas. Nunca las podré entender porque son de ellos, pero creo que en estas Jornadas debería haber un recordatorio de la ansiedad y del enorme sufrimiento que se genera en nuestras carreteras a seres humanos como nosotros, que podemos ser cualquiera, porque la frontera entre conductor y víctima es muy sutil.

Moderador: Para Anna Ferrer. ¿Pueden ser las campañas duras de Tráfico y los mensajes en los paneles informativos, causa de ansiedad negativa? Entiendo que es el clásico mensaje de 200 muertos desde el día tal...

Anna Ferrer: Bueno, pueden provocar reflexión sobre la responsabilidad y si es una persona que tiene problemas de ansiedad puede a lo mejor cargar más su responsabilidad. Pero yo creo que es mucho más importante a la hora de tomar unas decisiones, las campañas de comunicación que aportan a la sociedad un nivel de información que ayudan a adaptar la conducción. Y por encima de la propia ansiedad que ello pueda provocar a alguna persona en concreto, está una información sobre las consecuencias que puede tener una mala conducción. En definitiva, es mucho peor los resultados de una mala conducción, que la posibilidad de crear ansiedad en algún conductor.

Moderador: Para Mar Cogollos. Hasta que punto la influencia del entorno del conductor, y la pregunta lo circunscribe muy claramente, el habitáculo, sus colores, el confort, la iluminación,... ¿cómo puede influir sobre la ansiedad y el estrés? La verdad es que a veces subimos en unos coches, japoneses mayormente, que parecen el taxi aquel de la película de Almodóvar. ¿Esto no puede generar una ansiedad?

Mar Cogollos: Yo creo que a veces la mejora de la tecnología y la innovación, nos lleva a estos volantes que parecen que vamos a llevar un platillo volante o una aviación en vez de un coche. Es cierto que a veces hay un exceso de mandos, de botones, que desde luego ansiedad tienen que producir. Pero sobre todo lo importante es que cuando el fabricante vende esa herramienta como innovación, no solo sea tecnológica, sino con mejoras de seguridad activa y pasiva como son todos los nuevos modelos de los automóviles. Que sean capaces de informar y formar a ese conductor que compra ese vehículo de una gama superior al que tenía, de para que sirven los botones, como se dan, cuando debe activarlos, porque sino ansiedad produce tanto como distracción y, por tanto, un accidente también es más fácil.

Moderador: Estamos culpando al coche de alguna manera. Porque claro ahora creo que incluso hay teléfonos móviles que sirven para hablar por teléfono, pero claro requiere un aprendizaje y no criminalizamos al teléfono. ¿Nos compramos una lavadora nueva y difícilmente nos leemos su libro de instrucciones?

Mar Cogollos: Pero la lavadora no nos puede producir daño y el coche sí. Entonces yo creo que lo importante es que uno sepa la herramienta que conduce. Llevar un coche que nos mejore la seguridad activa y pasiva es importante, pero lo hemos hablado en otras jornadas, a veces nos hace sobrevalorar que como llevamos un coche tan bueno y tan potente nos va a salvar de todas. Claro si tu vas a 160 o 180, por mucha seguridad activa o pasiva que tenga un Audi no te va a salvar. Porque tu, que eres la persona que conduce ese Audi, no estás cumpliendo las normas.

Entonces, el coche ha mejorado lo que tiene que mejorar, para que cuando haya un impacto las consecuencias sean menores. Simplemente, me estoy refiriendo a que el conductor de ese vehículo tiene que ser capaz de conocer la diferencia entre el ABS y el no ABS

y el ESP. Toda esa tecnología que ha ido aumentando y que el conductor no controlaba, tiene que aprender a manejarla.

Moderador: Precisamente lo comentábamos en la pausa del café. A veces dejamos la conducción en el propio automóvil, creyendo que como es tan bueno y fantástico, tiene tantos dispositivos de seguridad, nos va a permitir conducir con una cierta irresponsabilidad y ya nos sacará el coche del apuro que para eso es un vehículo fantástico.

Una pregunta para el señor Morgado que dice: exceptuando a los conductores infractores natos ¿es posible que la observación exhaustiva de la Administración sobre el conductor sea causa de ansiedad? Y añade ¿puede el conductor dejar de prestar atención a circunstancias importantes para evitar accidentes por estar revisando constantemente velocímetro y las placas de limitación de velocidad? Y nuestro interviniente dice “yo lo afirmo”. ¿Y que piensa usted?

Ignacio Morgado: Yo también, a los dos si. Sobre todo cuando la Administración está en un plan muy penalista pues la gente se preocupa mucho más. Y con esto no estoy negando la penalización que creo es absolutamente necesaria, pero hay que saber administrarla de tal manera que no genere esa ansiedad.

Y por lo demás, pues bueno todas esas cositas que hay en el coche está claramente demostrado que nos pueden distraer y pueden ser la causa de accidentes en algún momento.

A mi me gustaría, no obstante, y creo que no lo ha hecho nadie, recordar unas palabras que me parecieron muy significativas de la intervención esta mañana del señor Zambrana, Subsecretario del Ministerio del Interior. Decía él que hemos conseguido en España muchos logros en materia de seguridad vial y que eso se debe probablemente a la Dirección General de Tráfico y a ese eficiente Director General, señor Pere Navarro, pero también decía que gracias a la colaboración de todos los demás agentes, y entonces él implícitamente, yo creo que estaba diciendo que es muy difícil ya que descubramos cosas nuevas, que no las sepamos, sobre lo que puede influir en la seguridad vial y que ahora lo más importante es el mantenimiento.

Y reparo yo sobre esa palabra que él ha dicho y que creo que es tremendamente importante y es que en el mantenimiento entra el factor conducta. Y por eso, el mantenernos en sesiones como estas para avanzar en todos esos aspectos que estamos trabajando hoy aquí con este tipo de mesas, creo que es esencial. Aunque no descubramos nada nuevo, pero si para mantener la guardia alta en los conductores, porque las cosas que hemos conseguido en los últimos años, pues de que la gente no beba, no se ponga al volante con un exceso de ansiedad, de que la gente respete más las normas de tráfico, tenga el vehículo en buenas condiciones, todo esto ha sido un logro moderno de las presiones bien administradas de los entes que tienen la responsabilidad de ello. De las mejoras en la cuestión técnica por parte de los fabricantes, en fin, de todos los agentes como decía el señor Zambrana.

Y, por lo tanto, yo insisto en que el tema principal en el fondo siempre es la conducta porque es la que puede obviar todos los problemas que puedan venir de la técnica, de la falta de medios adecuados, de la circulación vial, etc. La conducta siempre es muy importante, yo diría que casi lo más importante. Y mantener la guardia alta para que la gente mantenga una conducta de prudencia y de buen hacer en la seguridad vial me parece que es algo absolutamente fundamental.

Moderador: Pues con esta reflexión del señor Morgado sobre la conducta para mantener la guardia alta, de esta conducta que nos permitirá evitar los accidentes, de la inteligencia emocional que tanto le gusta al señor Morgado, vamos a terminar esta Mesa Redonda. Quisiera agradecer a Anna Ferrer, a Mar Cogollos, a Ignacio Morgado y al fiscal Bartolomé Vargas, su asistencia aquí.

Antes de ir al acto de clausura de estas jornadas me gustaría apuntar dos citas. Una es de Norman Mailer, escritor norteamericano que probablemente le conocemos más por estar casado con Marilyn Monroe que por lo que hayamos podido leer del él, pero desde un punto de vista pesimista decía que “el papel natural del hombre del siglo XX es la ansiedad”. Bueno, pues a lo mejor le hizo caso en su momento al señor Vargas y tal vez por ello escogió caminos de relajación tan envidiables como los que protagonizó este señor. Y como contraste, y para quitarle hierro al asunto por lo que decían en la primera Mesa Redonda donde había una visión menos pesimista de la influencia de la ansiedad en la conducción, me gustaría citar a Heidegger que dijo “la angustia es la disposición fundamental que nos coloca ante la nada.” Lo cual nos puede indicar que a veces nos estamos complicando la vida por algo que si tuviéramos más claro como, por ejemplo, esa conducta que nos definía el señor Morgado, precisamente sería algo más controlable.

CLAUSURA

Josep Lluís Merlos, Moderador

Terminamos y les dejo ahora con el señor Joan Miquel Malagelada, que imagino estará encantadísimo con la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial que el Ministerio del Interior ha otorgado a Attitudes y que le entregaran el próximo mes.

Les dejo con el señor Joan Miquel Malagelada y con el señor Pere Navarro.

Joan Miquel Malagelada, Director de Attitudes

Sr. Director General, Sres. Diputados, Sres. Miembros de las Mesas Redondas, amigas, amigos:

Durante toda la mañana de hoy, hemos tenido la oportunidad de escuchar a destacados profesionales y expertos hablándonos de la influencia de la ansiedad en el conductor y en la seguridad vial.

Hemos conocido como las emociones son uno de los motores de la conducta humana y su capacidad de controlar y regular los sentimientos es fundamental para relacionarse de manera satisfactoria con los demás y con uno mismo, en la vida en general y en el ámbito del tráfico en particular. Y en ese aspecto, llegamos a la conclusión que la prevención, la detección y el tratamiento de la ansiedad resultan fundamentales para asegurar una conducción eficiente y segura.

Muchas gracias de verdad a todos los que han intervenido en las Mesas Redondas. Creo que han sido unos debates intensos, apasionados y porque no decirlo, en algunos casos incluso divertidos.

Con sus aportaciones elaboraremos unas conclusiones que serán incluidas en el libro que editaremos próximamente con el estudio que se ha presentado hoy. Incluiremos también un apartado donde describiremos todas las medidas propuestas en las Mesas Redondas, incluido también el ansiómetro que nos proponía el Sr. Morgado, y también las medidas propuestas por Attitudes para gestionar la ansiedad desde el punto de vista de la seguridad vial.

También hemos conocido donde están los límites de la ansiedad, sus fronteras. Y Eduard Punset nos ha ilustrado con una presentación que estoy seguro que no ha dejado indiferente a nadie. Un brillante discurso que nos ha hecho reflexionar no solo sobre la ansiedad, sino también sobre otros muchos aspectos que tanta influencia tienen en nuestras vidas.

Finalmente, quisiera aprovechar la oportunidad que supone preceder en el uso de la palabra al Sr. Pere Navarro, para agradecerle públicamente en nombre de Audi, el apoyo y

el reconocimiento que él y todo el equipo de la Dirección General de Tráfico ha tenido siempre hacia Attitudes.

Tengo que reconocer que desconocíamos, absolutamente, que el Ministerio del Interior nos iba a honrar con esta Medalla al Mérito de la Seguridad Vial. Ha sido de verdad una sorpresa, una emocionante noticia y que en nombre de Audi, por supuesto, quiero agradecer. Y como pueden imaginar, nos motiva aún más a seguir desarrollando Attitudes y a seguir desarrollando nuestra actividad social. De verdad, muchas gracias.

Y a todos ustedes, quisiera también darles las gracias por habernos acompañado en una edición más de las Jornadas de Reflexión de Attitudes. Espero que haya respondido a sus expectativas y esperamos verlos de nuevo con nosotros el próximo año.

Y ya sin más preámbulo, tengo el honor de ceder la palabra al Director General de Tráfico.

Muchas gracias.

Pere Navarro, Director General de Tráfico

Señores responsables de Attitudes, iniciativa social de Audi, a todos de los que una u otra forma trabajan por y para la seguridad vial, buenos días a todos.

Tengo una buena noticia. Soy el último que habla y luego ya pueden ir a comer, pero tengo también una mala noticia y es que acaba la 9ª Jornada de Reflexión de Attitudes y vamos a tener que esperar un año para volvernos a encontrar, aquí en otoño, reflexionando sobre algún tema estratégico sobre la seguridad vial.

Felicidades en primer lugar por los 10 años de Attitudes. En un mundo rápido donde todo es urgente, y todo nace y desaparece, cumplir 10 años creo que es la mejor garantía del acierto de la decisión de poner en marcha la iniciativa social de Audi, el programa de Attitudes. Mi reconocimiento y felicitación a todo el equipo de Attitudes. Se que cuesta mucho organizar estos actos y el acierto de los temas que se han ido tratando año tras año en estas Jornadas de Reflexión, creo que merece un reconocimiento a Audi por esta iniciativa social. Unos piensan que las empresas tienen que devolver a la sociedad parte de lo que les ha dado, que los temas importantes no pueden dejarse solo en manos del gobierno, la sociedad tiene que implicarse, la sociedad tiene su papel. Yo creo que es un ejemplo el que hace Audi con esta iniciativa, con todas estas aportaciones.

Algunas ideas. La primera, la sugestión de la palabra reflexión. Como decíamos antes, en un mundo donde todo va muy deprisa, parar y pensar creo que es una demanda en estos momentos, con todo lo que está pasando, porque creo que estos espacios de reflexión nos hacen falta a todos. Con lo cual, enhorabuena por llamar Jornadas de Reflexión a estos encuentros. Es verdad que en otoño es ya un clásico, forma parte yo diría del calendario de todos los que trabajamos en la seguridad vial. Llega noviembre, algo así como el cambio de hora, el color ocre de las hojas, las castañas..., las jornadas que orga-

niza Attitudes forman parte del calendario y yo he tenido el privilegio de participar en alguna de ellas.

Recuerdo dos o tres ediciones: una sobre el tema “¿Existe la justicia en el tráfico?”, un tema que estaba abierto al debate. Recuerdo que en ella se aportó una comparativa europea muy rigurosa en la que se ponía de manifiesto que, en lugar de ir convergiendo con Europa en el aspecto judicial de la política de seguridad vial, estábamos divergiendo cada vez más. Aquello ayudó a poner en marcha a la Administración, la máquina del gobierno, y al final dio como resultado la reforma del Código Penal para acercarnos a aquellos estándares y modelos que habían aparecido aquí en la Jornada de Attitudes.

Recuerdo otra edición centrada en la salud vial, la salud en la seguridad vial, la gente mayor, las condiciones, un debate interesante. También la documentación aquella nos acompañó en la reforma del reglamento de los centros de reconocimiento de conductores, que hoy precisamente entra en vigor en aplicación de un nuevo sistema.

Y recuerdo con mucho cariño la edición del año pasado sobre los niños, la ciudad y la calle, donde se reivindicaba que la calle es una gran escuela, donde se ponía de manifiesto la sobreprotección que tenemos sobre nuestros hijos, llevándolos en coche de un sitio a otro sin dejarlos hacer, y uno pensaba que es verdad que la calle es una gran escuela, que nos habíamos olvidado y que ponerlo en valor valía la pena.

Les voy a hacer también una confidencia. Cuando me hablan de Attitudes, a mi me viene a la cabeza todo el tema de los tramos de concentración de accidentes de los puntos negros y me dirán ¿por qué?, si sobre éste tema no ha habido ninguna Jornada. Recuerdo que teníamos un debate en la Dirección General de Tráfico sobre que hacer con los citados tramos, como debíamos abordarlo y aquí, por la colaboración de Attitudes con una aportación de “paper” que se dice hoy en día, un “paper” estratégico e importante que recogía lo que había, nos permitió construir un discurso que resultó básico y fundamental para la toma de decisiones.

Había que actuar, había que reforzar la vigilancia y control de estos tramos de concentración, había que informar al conductor, etc. En fin, que era todo un discurso que acabó y que fue el que nos dio la autoridad como para poder implementar aquella señalización en los tramos de concentración de accidentes que hay hoy en nuestras carreteras. Con lo cual, gracias por todo este camino que hemos recorrido juntos.

Diría que también hay un hilo conductor de todas estas Jornadas que es el humanismo. Todas hablan de formación, educación, factor humano, con lo cual tocan el aspecto humanístico. Soy de los que creen que el siglo XX ha sido el siglo de la técnica que han dominado los ingenieros y que el siglo XXI debe ser el siglo de los humanistas. Creo que hay que colocar al ciudadano en el centro y que todo lo hemos de hacer pensando y en función del ciudadano. Con lo cual, una empresa que domina la tecnología excepcionalmente como Audi, que se preocupa, que da al factor humano la importancia que tiene y merece, creo que es un buen síntoma, creo que es un buen mensaje, con lo cual también les felicitamos por este aspecto.

Vengo de un acto esta mañana, en el Ministerio de Sanidad, donde se celebraba el 25 aniversario de la puesta en marcha del Plan Nacional de Drogas. Había un homenaje a Ernest Lluch, que fue el Ministro que lo puso en marcha, y hacían un reportaje sobre los 25 años del citado plan. Yo pensaba mientras lo estaban exponiendo, que hay una cierta similitud entre el tema de las drogas y los accidentes de tráfico. Es un problema de la sociedad que en un momento dado emerge con toda su magnitud y es un problema que nos puede tocar a todos, a cualquiera, en un momento dado. Le puede tocar a un familiar, a un amigo, es un problema absolutamente transversal y sanitario que necesita vigilancia y control. Y, además, está el aspecto judicial donde tanto las comunidades autónomas como los ayuntamientos tienen un papel absolutamente relevante y que descansa en la educación, en la prevención y en la pedagogía social. Hoy presentaban el balance y pensaba que ojalá de aquí 25 años podamos presentar un balance capaz de haber vertebrado y consolidado una política rigurosa para hacer frente a un problema social y que es de todos.

Por último, quería comentar -lo decía ahora con unos periodistas que estaban aquí en la puerta- que en los últimos 6 años probablemente hemos hecho lo que en otros países han hecho en 30 años. Creo que es un mérito de todos por el que podemos felicitarnos. Y preguntaban estos periodistas sobre lo qué hay que hacer ahora que ha habido un repunte estos 2 últimos meses y...¿que hay que hacer? Yo les decía: miren, a grandes trazos, lo que tenemos sobre la mesa es que en España hay 500 muertos cada año por atropello -250 en carretera y 250 en ciudad-. En España cada año hay 500 muertos por salida de la vía, hay 400 motoristas muertos -300 en la carretera y 100 en la ciudad- y hay 220 muertos al ir o volver al trabajo. Estos son los temas que están sobre la mesa y estos son los temas que entre todos vamos a tener que abordar si queremos seguir avanzando en la política de seguridad vial, en la mejora de la seguridad de nuestras carreteras y espacios públicos.

Contamos para este trabajo con la colaboración y la ayuda de Attitudes como siempre y acabo felicitando una vez más a Attitudes por este décimo aniversario. Al final, la Medalla es un justo y merecido reconocimiento a la importante aportación de Audi, de su iniciativa social, en la política de seguridad vial en nuestro país. Nada más. Muchas gracias.

Josep Lluís Merlos, Moderador

Muchas gracias señor Navarro. Bien, hemos llegado ahora sí al punto final. Les agradecemos su asistencia a este acto y les invitamos a tomar un cocktail. Decía el señor Pere Navarro que terminaban las Jornadas, pero la realidad es que empieza la reflexión a partir de este instante.

Muchas gracias.

6. Referencias

- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Alamar, B. y López, E. (2008). *Salud Vial: diagnóstico de los conductores españoles*. Barcelona: Attitudes.
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Alamar, B. y López, E. (2006). *Emociones y Conducción. Una visión a partir de los sentimientos de la población española*. Barcelona: Attitudes.
- Durand, V. M. y Barlow, D.H. (2006). *Essentials of Abnormal Psychology. Fourth Edition*. Belmont (USA): Thompson Higher Education.
- Eysenck, M.W. (1997). *Anxiety and cognition: A unified theory*. Hove, UK: Psychology Press.
- Eysenck, M.W., y Calvo, M.G. (1992). Anxiety and performance: The processing efficiency theory. *Cognition and Emotion*, 6, 409-434.
- Fairclough, S.H.; Tattersall, A. J. y Houston (2006). Anxiety and performance in the British driving test. *Transportation Research Part*, 9, 43-52
- Fernández-Castro, J. (1999). Las estrategias para afrontar el estrés y la competencia percibida: influencias sobre la salud. En E.G. Fernández-Abascal y F. Palmero (eds.) *Emociones y salud*. Barcelona: Editorial Ariel, pp. 365- 385.
- Instituto MAPFRE (2005). Amaxofobia. *Miedo a conducir*. [http://www.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/investigacion/ ESTUDIO_AMAXOFOBIA.pdf](http://www.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/investigacion/ESTUDIO_AMAXOFOBIA.pdf). Consulta 1 de septiembre de 2010.
- LeDoux, J. (1999). *El cerebro emocional*. Barcelona: Ariel/Planeta.
- MacLeod, C. (1996). Anxiety and cognitive processes. En I.G. Sarason, G.R. Pierce, y B.R. Sarason (Eds.), *Cognitive interference: Theories, methods and readings* (pp. 47-76). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates Inc.
- MacLeod, C., y Mathews, A. (1988). Anxiety and the allocation of attention to threat. *Quarterly Journal of Experimental Psychology*, 38A, 659-670.
- Mathews, A., y MacLeod, C. (1994). Cognitive approaches to emotion and emotional disorders. *Annual Review of Psychology*, 45, 25-50.
- McKenna, P.F. (1993). It won't happen to me: unrealistic optimism or illusion of control? *British Journal of Psychology*, 84, 39-50.
- McKenna, F.P., y Horswill, M.S. (2006). Risk Taking From the Participants's Perspective: The Case of Driving and Accident Risk. *Health Psychology*, 25 (2), pp. 163-170.
- Oltedal, S. y Rundimo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behavior and accident involvement. *Safety Science*, 44, 621-628.

- Sahar, A. (2009). Self-Reported driving behaviors as a function of trait anxiety. *Accident Analysis and Prevention, 41*, 241-245.
- Sáiz Vicente, E.; Bañuls Egeda, R. y Monteagudo Soto, M.J., (1997). Exploración de la ansiedad en conductores noveles y profesionales. *Anales de Psicología, 13* (1), 65-75.
- Ullenberg, P. (2002). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior, 4*, 279-297.
- Vanderbilt, T. (2009) *Traffic*. Canada: Knopf.
- Wilson, M.; Smith, N.C.; Chattington, M.; Ford, M. y Marple-Horvat, D.E. (2006). The role of effort in moderating the anxiety-performance relationship: testing the prediction of processing efficiency theory in simulated rally driving. *Journal of Sports Sciences, 24* (11), 1223-1233.

7. Anexo

7.1 Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica

ENCUESTADOR :

Nº CUESTIONARIO



Presentación consulta: Buenos días / Buenas tardes. Le llamo de ATTITUDES, el programa de Responsabilidad Social Corporativa de AUDI. Estamos realizando un estudio de interés general sobre los hábitos en la conducción.

EXPLICATIVOS

ESTUDIO:

Puede contrastar la realización del estudio en www.attitudes.org o incluso puede llamar al 93 412 00 32 para confirmarlo.

Una vez elaborado el estudio se presentará en las Jornadas de Reflexión que se realizarán el próximo 3 de Noviembre en Madrid . En el mismo web podrá consultar los resultados del estudio. Si lo prefiere, al final del cuestionario puede darme su correo electrónico para que le pueda enviar esta información.

Los datos que nos facilite sólo serán tratados estadísticamente, y de forma totalmente anónima y confidencial.

Campo para el correo electrónico (repetir al final)

--	--	--

AUDI :

Audi es una marca de automóviles de altas prestaciones y tecnología avanzada, que forma parte del grupo Volkswagen.

ATTITUDES:

Attitudes es el programa de Responsabilidad Social Corporativa creado por Audi, hace 10 años, para expresar su compromiso con la sociedad a través de la promoción de la educación vial.

Su principal objetivo es contribuir a la reducción de la siniestralidad vial en nuestras carreteras, a partir de la investigación, la divulgación y la reflexión ciudadana sobre temas de seguridad vial de interés social.

SECRETO ESTADÍSTICO

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre sobre protección de datos de Carácter Personal, Gabinet CERES se encuentra inscrita en el Registro Oficial de ficheros de la Agencia de Protección de Datos, dando cumplimiento a todos los requisitos que la mencionada ley impone. En particular, todos los datos que usted suministre a Gabinet CERES se encuentran bajo responsabilidad de Gabinet CERES y serán tratados con las exigencias legales guardándose las medidas de seguridad necesarias para garantizar su confidencialidad.

Sus respuestas nunca van a ser tratadas de forma personal. Siempre serán tratadas de forma agregada, como por ejemplo: el conjunto de la comunidad autónoma, el conjunto de España...

AGENDAMIENTO:

Si no les va bien en este momento, pedir a qué día y hora les iría bien que volviéramos a llamar (anotarlo).

A	Día de la encuesta:
B	Hora:

0. FILTROS DE SELECCIÓN DE LA PERSONA A ENTREVISTAR

0.1 ¿Dispone usted actualmente de carné de conducir o lo ha tenido en alguna ocasión (ya sea de moto, coche, camión, etc.)?

1	Sí, dispone actualmente	
2	Ha tenido en alguna ocasión	
3	No ha tenido nunca	

→ FIN DE LA ENCUESTA

0.2 ¿De qué clases? (respuesta múltiple)

1	A1 (Motocicletas ligeras sin sidecar con una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos)	
2	A (Motocicletas, con o sin sidecar, triciclos y cuadríciclos de motor)	
3	B (Automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos)	
4	C1 (Automóviles cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilogramos y no sobrepase los 7.500 kilogramos y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve)	
5	C (Automóviles cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilogramos y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve)	
6	D1 (Automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos, incluido el del conductor, sea superior a nueve y no exceda de diecisiete)	
7	D (Automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos, incluido el del conductor, sea superior a nueve)	
8	E+B (Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos)	
9	E+C1 (Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos)	
10	E+C (Conjuntos de vehículos acoplados, compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos)	
11	E+D1 (Conjunto de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos)	
12	E+D (Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos)	
99	Ns/Nc	

0.3 MUNICIPIO

→ CLASIFICAR PROVINCIA Y CCAA

0.4 CLASIFICAR EN TAMAÑO DE MUNICIPIO

1	Hasta 5000
2	De 5000 a 20000
3	De 20000 a 100000
4	Más de 200000

0.5 ANOTAR SEXO SIN PREGUNTAR

1	Hombre	
2	Mujer	

0.6 ¿Me podría decir su edad? (anotar número exacto de años, después codificar)

1	< 18 años	
2	18 a 29 años	
3	30 a 44 años	
4	45 a 59 años	
5	60 a 74 años	
6	Más de 74 años	
99	Ns/Nc	

→ FIN DE LA ENCUESTA

¿Tendría unos minutos para contestarme unas preguntas? Esta encuesta dura unos 15 minutos aproximadamente.

1. DESCRIPCIÓN DE LOS CONDUCTORES

1.1 ¿Me podría decir cuántas personas conviven con usted?

1	Anotar número de personas	
98	Ninguna / vivo sólo	
99	Ns/Nc	

1.2 ¿Y cuál es su estado civil?

1	Soltero	
2	Casado o vive en pareja	
3	Separado o divorciado	
4	Viudo	
97	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

1.3 ¿Tiene hijos a su cargo?

1	Si		¿Cuántos?	Anotar número de hijos _____
2	NO			

1.4 (no hacer a los encuestados que han indicado en la p1.1 que viven solos) Con Vd. conviven otras personas que tengan carné de conducir? ¿Quiénes? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Mi marido / mujer / pareja	
2	Hijos	
3	Otros miembros	
4	Padres	
5	Hermanos	
6	Amigos	
97	Otros	
98	Nadie más	
99	Ns/Nc	

1.5 ¿En su hogar tienen algún automóvil? ¿Cuántos? (anotar número, si no tiene, anotar 0)

99	Ns/Nc	

1.6 ¿Con qué frecuencia conduce?

1	No conduzco nunca o casi nunca	
2	De vez en cuando	
3	Conduzco todos o casi todos los días	
99	Ns/Nc	

1.7 Si tuviera que posicionarse en una escala del 1 al 5 donde 1 corresponde a “siempre que puedo evito coger el coche” y 5 a “cojo el coche siempre que puedo”, ¿dónde se situaría?

1	Siempre que puedo evito coger el coche	
2		
3		
4		
5	Cojo el coche siempre que puedo	
99	Ns/Nc	

1.8 ¿Nos podría indicar si en los últimos años usted ha vivido alguna de estas situaciones? (leer opciones, respuesta múltiple)

1	Siendo conductor he estado implicado en un accidente importante con daños materiales pero sin heridos	
2	Siendo conductor he estado implicado en un accidente importante con daños materiales y heridos	
3	Siendo pasajero, he estado implicado en un accidente importante con daños materiales pero sin heridos	
4	Siendo pasajero, he estado implicado en un accidente importante con daños materiales y heridos	
5	Un familiar ha tenido un accidente con heridos y/o daños materiales	
6	Me han retirado puntos del carné de conducir pero no el carné	
7	Me han retirado el carné de conducir	
98	Ninguna de las anteriores	

2. INICIO EN LA CONDUCCIÓN

Hablemos ahora de las actitudes y hábitos de conducción que usted tenía cuando se sacó el carné.

2.1 ¿Cuántos años hace que dispone de carné de conducir? (anotar número, si no recuerda, anotar intervalo)

	Anotar número de años	
	Desde _____	
1	1 año o menos	
2	De 1 a 2 años	
3	De 3 a 5 años	
4	De 6 a 10 años	
5	De 11 a 30 años	
6	Más de 30 años	
99	Ns/Nc	

2.2 ¿Cuáles fueron los motivos por los que decidió sacarse el carné de conducir? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Por necesidad	
2	Por obligación	
3	Porque tocaba / todo el mundo se lo sacaba	
4	Para tener más libertad / independencia	
5	Reconocimiento social	
6	Éxito	
7	Autoestima	
8	Placer	
97	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

2.3 ¿Recuerda cuántas veces tuvo que examinarse de la parte teórica y de la práctica hasta aprobar? (anotar número exacto, si no recuerda, anotar intervalo aproximado)

1	Teórica (anotar número de veces)	
2	Práctica (anotar número de veces) Si hizo dos exámenes de práctica (carretera y circuito), indicar sólo las veces que se examinó en carretera	
98	No lo recuerdo	
99	Ns/Nc	

2.4 ¿Cuánto tiempo pasó desde que se sacó el carné hasta que cogió un coche? (respuesta espontánea, si no lo sabe espontáneamente leer opciones)

1	Inmediatamente	
2	Más de 1 mes	
3	Más de 3 meses	
4	Más de 6 meses	
5	Más de un año	
97	Otros (especificar)	
98	No he conducido nunca	
99	Ns/Nc	

Pasar a p2.6

Pasar a p3.3

2.5 ¿Y cuáles fueron los motivos por lo que tardó en conducir? (respuesta espontánea y múltiple)

1	No tenía coche	
2	Tenía miedo	
3	No tuve necesidad	
97	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

2.6 ¿Podría señalar si las primeras veces que cogió un coche sintió nada, poco bastante o muy...?

		Nada	Poco	Ni nada ni mucho (no leer)	Bastante	Muy	Ns/Nc
		1	2	3	4	5	99
1	Tranquilo						
2	Estresado						
3	Ilusionado						
4	Seguro						

2.7 ¿Durante su primer año de conducción, acostumbraba a conducir solo o acompañado por una persona con más experiencia? (leer opciones)

1	Siempre acompañado	
2	Mayoritariamente acompañado	
3	Depende (no leer)	
4	Mayoritariamente solo	
5	Siempre solo	
99	Ns/Nc	

2.8 ¿Y durante este tiempo con qué frecuencia conducía?

1	Nunca o casi nunca	
2	De vez en cuando	
3	Todos o casi todos los días	
99	Ns/Nc	

3. HÁBITOS DE LOS NO CONDUCTORES

A continuación hablaremos de sus motivaciones para no conducir.

(Este bloque realizar únicamente a:

- los encuestados que no conducen o lo hacen con muy poca frecuencia, respondan la opción 1 en la p1.6
- los encuestados que hace más de un año que tienen el carné de conducir)

3.1 ¿Cuánto tiempo hace que no conduce o lo hace con muy poca frecuencia? (respuesta espontánea. Anotar número, si no recuerda, anotar intervalo)

	Anotar número de años	
	Desde _____	
1	1 año o menos	
2	De 1 a 2 años	
3	De 3 a 5 años	
4	De 6 a 10 años	
5	De 11 a 30 años	
6	Más de 30 años	
96	Siempre he conducido poco	
98	No he conducido nunca	
99	Ns/Nc	

3.2 (sólo a los encuestados que han conducido en alguna ocasión) ¿Podría indicarnos los motivos por los que dejó de conducir? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Tengo miedo	
2	Por un accidente	
3	No lo necesito	
4	Por comodidad conducen otros	
5	Me crea ansiedad o angustia	
6	Ya no puedo físicamente	
97	Otros motivos (especificar)	
99	Ns/Nc	

3.3 (sólo a los encuestados que no han conducido nunca) ¿Podría indicarnos los motivos por los que no ha conducido nunca? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Tengo miedo	
2	Por un accidente	
3	No he tenido necesidad	
4	Por comodidad conducen otros	
5	Me crea ansiedad o angustia	
97	Otros motivos (especificar)	
99	Ns/Nc	

4. HÁBITOS DE LA CONDUCCIÓN

A continuación hablaremos de sus hábitos actuales de conducción

(NO realizar este bloque a los encuestados que no han conducido nunca, responden la opción 98 en la p3.1)

4.1 ¿Cuáles son los motivos por los que conduce? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Es mi trabajo (taxistas, camioneros, conductores autobús, chófer de grúas)	
2	Para ir hasta el trabajo	
3	Desplazamientos para realizar mi trabajo (comerciales, fontaneros, etc.)	
4	Llevar a los niños a la escuela	
5	Ir a la compra	
6	Ir a estudiar	
7	Para hacer gestiones	
8	Para ir al médico/hospital	
9	Viajes familiares	
10	Por motivos de ocio	
97	Otros motivos (especificar)	
99	Ns/Nc	

4.2 ¿Cuándo va en coche con otro miembro de su familia quién acostumbra a conducir?
(leer opciones)

1	Siempre su familiar	
2	Mayoritariamente su familiar	
3	Depende (especificar motivo)	
4	Mayoritariamente usted	
5	Siempre usted	
99	Ns/Nc	

Pasar a p4.4

Pasar a p4.4

4.3 ¿Qué familiar conduce? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Marido	
2	Mujer	
3	Padre	
4	Madre	
5	Hermano / hermana	
6	Hijo	
7	Hija	
97	Otros familiares (especificar)	
99	Ns/Nc	

4.4 ¿Y cuándo va con amigos quién acostumbra a conducir? (leer opciones)

1	Siempre la otra persona	
2	Mayoritariamente la otra persona	
3	Depende (especificar motivo)	
4	Mayoritariamente usted	
5	Siempre usted	
99	Ns/Nc	

4.5 (NO hacer a los consultados que acostumbren a conducir ellos tanto con familiares como con amigos, respuestas 1 o 2 de la p4.2 y 1 o 2 de la p4.4) ¿Por qué motivos no acostumbra a conducir usted? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Por comodidad	
2	Por costumbre	
3	Al acompañante le gusta mucho conducir	
4	La ansiedad que me crea el acompañante si conduzco yo	
5	Me falta experiencia	
6	No me gusta / prefiero que conduzca la otra persona	
7	Estoy desactualizado / hace tanto que no conduzco que ya no tengo práctica	
97	Otros motivos (especificar)	
99	Ns/Nc	

4.6 ¿Usted prefiere conducir solo o acompañado?

1	Solo	
2	Acompañado	
3	Indiferente (no leer)	
99	Ns/Nc	

4.7 Cuándo conduce acompañado ¿Cómo se siente?

(leer opciones y respuesta múltiple)

1	Tranquilo	
2	Estresado	
3	Recriminado	
4	Apoyado	
97	Otros (especificar)	
98	No me afecta	
99	Ns/Nc	

4.8 ¿Cómo cree que la conducción afecta a su humor?

(leer opciones)

1	Para bien, me relajo, me gusta	
2	Para mal, me pongo en tensión y soy más agresivo, nervioso e impaciente	
3	No me afecta	
99	Ns/Nc	

4.9 ¿Usted tiene costumbres o protocolos al subir al coche y antes de empezar a conducir, como por ejemplo encender un cigarrillo, cerrar las puertas con “pestillo”, etc.? ¿Cuáles?

(respuesta espontánea y múltiple)

1	Ponerme el cinturón de seguridad	
2	Encender un cigarro	
3	Encender la radio	
4	Revisar los espejos	
5	Revisar la postura de conducción	
6	Cerrar las puertas con “pestillo”	
7	Mirar si queda gasolina	
8	Comprobar mi nivel de alcoholemia	
97	Otros (especificar)	
98	No tengo ninguna costumbre	
99	Ns/Nc	

4.10 En comparación con otros conductores ¿Piensa usted que su forma de conducir es...?

1	Mucho más agresiva	
2	Un poco más agresiva	
3	Igual (no leer)	
4	Un poco menos agresiva	
5	Mucho menos agresiva	
99	Ns/Nc	

4.11 Y también en comparación con el resto ¿Usted conduce generalmente...?

1	Mucho más deprisa que la media	
2	Un poco más deprisa que la media	
3	Igual (no leer)	
4	Un poco más despacio que la media	
5	Mucho más despacio que la media	
99	Ns/Nc	

4.12 Si tuviera que definir su forma de conducir, diría que es ... (leer opciones)

1	Muy buena	
2	Buena	
3	Normal (no leer)	
4	Mala	
5	Muy mala	
99	Ns/Nc	

4.13 Y usted respeta las normas de circulación ... (leer opciones)

1	Siempre	
2	Casi siempre	
3	Algunas veces	
4	Nunca	
99	Ns/Nc	

5. CREENCIAS, EXPECTATIVAS Y ACTITUDES SOBRE EL TRÁFICO

5.1 ¿Me podría decir hasta qué punto usted está mucho, poco, bastante o nada de acuerdo con las siguientes afirmaciones? *Necesidad de recortar el listado de situaciones*

		Nada de acuerdo	Poco de acuerdo	Indiferente	Bastante de acuerdo	Muy de acuerdo	Ns/Nc
		1	2	3	4	5	99
1	Las carreteras españolas son seguras para conducir						
2	La conducción en grandes ciudades es segura						
3	Hay bastantes conductores que no respetan las normas de circulación						
4	Hay bastantes conductores que cometen imprudencias o infracciones muy graves al volante						
5	Hábitos como fumar, hablar con el manos libres o cambiar de emisora mientras conduces son muy peligrosos						
6	A partir de una determinada edad se pierden capacidades para conducir						
7	El número de accidentes en carretera es muy elevado						

6. LIMITACIONES O MIEDO A CONDUCIR

6.1 Díganos, por favor, cuántas veces ha experimentado las siguientes situaciones cuando tiene que coger el coche: nunca, algunas veces, muchas veces o siempre o casi siempre (leer situaciones)

		Nunca	Algunas veces	Muchas veces	Siempre o casi siempre	Ns/Nc
		1	2	3	4	99
1	Poner excusas para no coger el coche					
2	Reducir progresivamente la velocidad en carretera					
3	Sobresaltarse fácilmente en el coche					
4	Preocuparse por el hecho de tener que coger el coche					
5	Sudarle las manos o tener temblores al conducir					
6	Tener pesadillas relacionadas con la conducción					
7	Visualizar o imaginar accidentes					

6.2 ¿Podría indicar si cuando tiene que coger el coche se siente nada, poco bastante o muy...?

		Nada	Poco	Ni nada ni mucho (no leer)	Bastante	Muy	Ns/Nc
		1	2	3	4	5	99
1	Tranquilo						
2	Estresado						
3	Seguro						

6.3 Puntúe del 1 al 4 el grado en el que cada una de las siguientes situaciones le pone nervioso al conducir. Siendo 1 nunca y 4 siempre o casi siempre (leer situaciones)

		Nunca	Algunas veces	Muchas veces	Siempre o casi siempre	No cojo el coche (no leer)	Ns/Nc (no leer)
		1	2	3	4	98	99
1	Condiciones climatológicas adversas						
2	En autopistas/autovías						
3	Cuando llevo un coche que no es el mío						
4	En carreteras desconocidas						

		Nunca	Algunas veces	Muchas veces	Siempre o casi siempre	No cojo el coche (no leer)	Ns/Nc (no leer)
		1	2	3	4	98	99
5	En carreteras con curvas						
6	Al pasar por puentes o túneles						
8	Por la noche						
9	En grandes ciudades						
10	Con mucho tráfico						
11	Cuando los demás conductores no conducen de manera adecuada						
12	Cuando viajo con niños						
13	Al realizar viajes largos						
14	Cuando estoy preocupado						
15	Cuando estoy cansado						
16	Cuando me encuentro mal						
17	Cuando tengo prisa						
97	Otros (especificar)						
99	Ns/Nc						

6.4 (No hacer si en la p3.2 o en la p3.3 ha mencionado como motivo el miedo) ¿Con cuál de las siguientes frases se identifica usted mejor?

1	El miedo que tengo a conducir ha hecho que deje de coger el coche	
2	En un momento determinado, el miedo a conducir hizo que dejara de coger el coche temporalmente	
3	En determinadas circunstancias siento miedo al conducir pero no puedo dejar de hacerlo, aunque si pudiera no lo cogería	
4	En determinadas circunstancias siento miedo al conducir pero no dejo de coger el coche	
5	Nunca he tenido miedo a conducir	

Pasar a p8.1

6.5 ¿Cuáles cree que han sido las causas de su miedo a conducir? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Haber sufrido un accidente de tráfico leve	
2	Haber sufrido un accidente de tráfico grave	
3	Haber presenciado un accidente de tráfico leve	
4	Haber presenciado un accidente de tráfico grave	
5	Tener algún familiar exigente o dominante de copiloto	
6	Disminución de las capacidades físicas	
7	La ansiedad que provoca el tráfico	
8	Estar embarazada	
9	La ansiedad de sufrir un accidente	
10	Circunstancias concretas de la carretera	
97	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

7. TRATAMIENTOS PARA SUPERAR LA ANSIEDAD O AMAXOFOBIA

Preguntar únicamente a aquellos consultados que han dicho que tienen miedo a conducir

7.1 ¿Cree que se puede superar el miedo a conducir?

1	Si	
2	No	
99	Ns/Nc	

7.2 ¿Su miedo a conducir le complica su vida diaria?

1	No, nunca	
2	Algunas veces	
3	A menudo	
4	Casi siempre	
5	Siempre	
99	Ns/Nc	

7.3 ¿Ha tomado algún tipo de medidas ante su miedo a conducir?

1	Si	
2	No	
99	Ns/Nc	

Pasar a p7.4

7.4 ¿Cuáles? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Seguir un tratamiento médico o psicológico para afrontar una conducción más segura	
2	No conducir por determinadas carreteras	
3	No conducir en determinados momentos del día	
4	No conducir si hay mucho tráfico	
5	No conducir nunca	
6	Ir en transporte público	
7	Buscar alguien que me lleve	
97	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

8. DATOS PERSONALES

Ya para finalizar

8.1 ¿Cuál es su nivel de estudios finalizado?

1	No escolarizado		
2	Sin estudios		
3	Estudios primarios		
4	Estudios secundarios		
5	Estudios posteriores no universitarios		
6	Estudios universitarios		
99	Ns/Nc		

8.2 ¿Cuál es su situación laboral?

1	Tareas del hogar		
2	Estudiante		
3	Ocupado		
4	Parado		
5	Jubilado / Pensionista		
99	Ns/Nc		

Gracias por su colaboración.

Una vez elaborado el estudio se presentará en las Jornadas de Reflexión que se realizarán el próximo Noviembre en Madrid. En el mismo web podrá consultar los resultados del estudio. Si lo prefiere puede darme su correo electrónico para que le pueda enviar esta información.

Los datos que nos facilite sólo serán tratados estadísticamente, y de forma totalmente anónima y confidencial.

Campo para el correo electrónico (repetir al final)

--	--	--

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

7.2 Índice de tablas

Tabla 1: Porcentaje de conductores/as que se sienten nerviosos/as (muchas veces, casi siempre o siempre) en diferentes situaciones relacionadas con la conducción	59
Tabla 2: Porcentaje de conductores/as con bastante o mucha ansiedad al volante y de conductores que querrían evitar coger el coche	70

7.3 Índice de gráficas

Figura 1: Porcentaje de conductores/as con ansiedad	30
Figura 2: Género y ansiedad asociada a la conducción	31
Figura 3: Ansiedad asociada a la conducción en diferentes rasgos de edad	32
Figura 4: Estado civil y ansiedad asociada a la conducción	32
Figura 5: Número de hijos/as y ansiedad asociada a la conducción	33
Figura 6: Nivel educativo y ansiedad asociada a la conducción	33
Figura 7: Ocupación del/la conductor/a y ansiedad asociada a la conducción	34
Figura 8: Frecuencia de conducción y ansiedad asociada a la conducción	35
Figura 9: Ansiedad asociada a la conducción y tendencia a evitar coger el coche	35
Figura 10: Antigüedad en el carné de conducir y ansiedad asociada a la conducción	37
Figura 11: Ansiedad asociada a la conducción y número de exámenes teórico y práctico	38
Figura 12: Ansiedad asociada a la conducción en conductores/as que han experimentado diferentes situaciones relacionadas con la conducción	38
Figura 13: Ansiedad asociada a la conducción y sensación de tranquilidad durante el primer año de conducción	39
Figura 14: Ansiedad asociada a la conducción y sensación de estrés durante el primer año de conducción	40
Figura 15: Sensación de seguridad durante el primer año de conducción y ansiedad asociada a la conducción	40
Figura 16: Costumbre de ir acompañado/a solo/a durante el primer año de carné y ansiedad asociada a la conducción	41
Figura 17: Frecuencia de conducción durante el primer año de carné y ansiedad asociada a la conducción	42
Figura 18: Ansiedad asociada a la conducción y sensación de ilusión durante el primer año de conducción	42
Figura 19: Ansiedad asociada a la conducción y costumbre de conducir el coche o ceder el volante a un familiar	43

Figura 20: Cambios de humor experimentados al conducir y ansiedad asociada a la conducción	44
Figura 21: Sentimientos experimentados al conducir acompañado/a y ansiedad asociada a la conducción	44
Figura 22: Frecuencia con que se buscan excusas para evitar coger el coche y ansiedad asociada a la conducción	45
Figura 23: Costumbre de reducir progresivamente la velocidad en carretera y ansiedad al volante	46
Figura 24: Sobresaltarse al conducir y ansiedad al volante	46
Figura 25: Preocupación por tener que conducir y ansiedad al volante	47
Figura 26: Ansiedad al volante y sudores o temblores asociados a la conducción	47
Figura 27: Porcentaje de conductores que evitan coger el coche	49
Figura 28: Evitación de la conducción en diferentes rangos de edad	49
Figura 29: Evitación de la conducción en ambos géneros	50
Figura 30: Ocupación del conductor/a y evitación de la conducción	51
Figura 31: Número de coches en el hogar y evitación de la conducción	51
Figura 32: Frecuencia de conducción en conductores/as evitadores/as y no evitadores/as	52
Figura 33: Evitación de la conducción en conductores/as que han experimentado diferentes situaciones relacionadas con la conducción	52
Figura 34: Evitación de la conducción y motivos para sacarse el carné	53
Figura 35: Evitación de la conducción y tiempo en empezar a conducir a partir de la disposición de carné	54
Figura 36: Evitación de la conducción según la costumbre de ir acompañado/a o solo/a durante el primer año de carné	54
Figura 37: Cambios de humor experimentados al conducir y evitación de la conducción	55
Figura 38: Sentimientos experimentados al conducir acompañado/a y evitación de la conducción	55
Figura 39: Costumbre de conducir el coche o ceder el volante a un familiar y evitación de la conducción	56
Figura 40: Comparación de la agresividad al volante con respecto al resto de conductores/as y evitación de la conducción	56
Figura 41: Comparación de la velocidad al volante con respecto al resto de conductores/as y evitación de la conducción	57
Figura 42: Autopercepción del modo de conducir y evitación de la conducción	58
Figura 43: Años transcurridos sin conducir en el grupo de exconductores/as y no conductores/as	61
Figura 44: Ansiedad asociada a la conducción en el grupo de exconductores/as y no conductores/as	61
Figura 45: Frecuencia de elección de los motivos para no conducir en el grupo de exconductores y no conductores	62
Figura 46: Distribución de perfiles de los/as conductores/as en función de su ansiedad al volante y evitación a conducir	64

Figura 47: Costumbre de ceder el volante a un familiar en hombres y mujeres conductores/as	65
Figura 48: Porcentaje de personas con ansiedad en diferentes grupos de conductores	67
Figura 49: Ansiedad ante la conducción en conductores/as de poblaciones de distintos tamaños	68
Figura 50: Evitación de la conducción en conductores/as de poblaciones de distintos tamaños	69



10 años de Actitudes