

Attitudes
Haz que ocurra.

Iniciativa social de Audi

Jornadas de Reflexión

5ª EDICIÓN

¿Conduces tú o tus emociones?

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES DE LAS 5ª JORNADAS DE REFLEXIÓN ATTITUDES:

¿CONDUCES TÚ O TUS EMOCIONES?

Autores/Compiladores:

Francisco Alonso

Cristina Esteban

Constanza Calatayud

Cesáreo Fernandez

Beatriz Alamar

Ángel Egido

Jaime Sanmartín

© 2006 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2006 los autores-compiladores: Francisco Alonso,
Cristina Esteban, Constanza Calatayud, Cesáreo Fernandez,
Beatriz Alamar, Ángel Egido y Jaime Sanmartín

Edita: Attitudes

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

1ª edición: Diciembre 2006

ISBN: 84-96323-22-6

Depósito Legal: B-9624-2007

Impreso en papel reciclado

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

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

ÍNDICE

[1]	Introducción	7
[1.1]	Una reflexión para un nuevo viaje	8
[1.2]	El quinto paso de un largo camino	12
[1.3]	Las quintas Jornadas de Reflexión Attitudes: ¿Conduces tú o tus emociones?	16
[2]	Resultados del <i>Focus-group</i> “La emoción nos conduce: la emoción incide en la conducción”	19
[3]	Resultados del <i>Focus-group</i> “La conducción nos emociona: la conducción incide en la emoción”	23
[4]	Resultados del <i>Focus-group</i> “La conducción de la emoción: los medios de comunicación y las emociones en la conducción”	27
[5]	Resultados de la mesa redonda “La emoción nos conduce: la emoción incide en la conducción”	31
[6]	Resultados de la mesa redonda “La conducción nos emociona: la conducción incide en la emoción”	37
[7]	Resultados de la mesa redonda final “¿Conduces tú o tus emociones?”	41
[Anexo 1]		45

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

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

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

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

O mejor dicho los vehículos son vehiculantes de nuestras emociones.

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

perder un ser querido, de perder nuestras condiciones físicas, de ser responsables de que otros sufran.

Pero no nos engañemos, no únicamente es el caso de los anuncios de coches o que tienen que ver con la conducción. A alguno de nosotros, tan poco cercanos a la realidad mundana más inmediata, no deja de sorprendernos que también “jueguen” con las emociones los spot de lavadoras, de helados, de maquinillas de afeitar, de champús, etc.

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

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

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

No en vano las canciones se crean para emocionar, música y letra con un objetivo común. De hecho, si en el pasado nos costaba mucho encontrar alguna canción que

se refiriera a la justicia en el tráfico o a la justicia en general, (la mayoría de estas tienen como tema principal la injusticia en la aplicación de alguna condena), lo cierto es que este año no tendríamos ninguna dificultad, más bien podríamos citarlas todas.

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

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

Notas de Bruce Springsteen sobre las canciones del álbum Greatest Hits

Críticos de música que comentan cómo los autores nos emocionan.

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

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

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

Y puesto que compramos música, vemos películas, leemos, buscamos emociones en el ámbito de la ficción. Pero también lo hacemos en el ámbito de la realidad, viajamos, navegamos, etc.

Además, la mayoría, por no decir la totalidad de las relaciones personales que mantenemos

(parejas, amantes, amigos, enemigos, etc.), en distintos ámbitos (familiar, laboral, etc.) están asociadas a fuertes emociones, indiferentemente de lo efímero de las mismas.

Valga como reconocimiento a aquellos a los que nos une un lazo de amistad esta cita de una canción como guiño para momentos bajos

*“Esta noche oigo la batería del vecino
Siento como mi corazón empieza a golpear
Dices que estás cansada, que sólo quieres cerrar
los ojos
Y seguir tus sueños
Hicimos una promesa, juramos que siempre la
recordaríamos
Sin retirada, nena, sin rendición
Como soldados en una noche de invierno con un
voto que defender
Sin retirada, nena, sin rendición”
Bruce Springsteen, No Surrender*

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

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

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

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

Desaparece

Desaparece

Desaparece”

Suzanne Vega, Language

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

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

Kierkegaard, Diario (1843)

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

“Entonces la alegre juventud era mía

La verdad era mía

La vida ardiente, gozosa y libre

Entonces la verdad era mía

Triste estoy, contenta estoy

Porque hoy sueño

Con el ayer”

Otto Harbach-Jerome Kern, Yesterdays

Consecuentemente, parece que esto es más complejo de lo que pudiéramos pensar puesto que aunque buscamos emociones positivas, en muchas ocasiones nos encontramos con emociones negativas. No las compramos, las sentimos irremediamente, e incluso a veces

buscamos algo como piezas (musicales y de otro tipo) que nos generen espacios de comprensión, que nos ofrezcan un cierto alivio. No en vano las mejores canciones de amor son de desamor.

“Durante un tiempo estuve bien, durante un tiempo sonrei

Pero te vi anoche, te detuviste a saludarme

Y me cogiste la mano para desearme suerte

No te diste cuenta de que había estado llorando

por ti

Llorando por ti”

Roy Orbison-Dees, Crying

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

“Preferiría sentir ese dolor interior

Si que lo haría, cariño

Que conocer el vacío que tu corazón debe

ocultar”

Bruce Springsteen, The ties that bind

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

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

“Conocí a una mujer hace tiempo

Su pelo tan negro como puede ser el negro

¿Eres tu maestro de mi corazón?

Suave, ella contestó No”

Leonard Cohen, Teachers

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

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

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

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

En este sentido, conocemos de la atención que se ha prestado en estos últimos años al tema de las emociones, así como de los desarrollos y avances que en esta temática se han producido. Valga como ejemplo los

numerosos estudios relativos a la inteligencia emocional, que se intensifican a raíz del inicio del estudio y acuñamiento de “la inteligencia emocional”, potenciada por la aparición de la obra homónima de Daniel Goleman.

Quizás la aplicación de estos conceptos y estudios han sido más frecuentes en los ámbitos personales, empresariales, laborales, pero quizás menos en el tráfico. A pesar de que en la introducción del citado libro de Goleman, se habla de dos situaciones, una de ellas es un conductor/cobrador de autobús inmerso en una situación de tráfico, alterable por la temperatura ambiental.

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

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

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

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

El ámbito del tráfico genera emociones, tanto por la actividad en general (motivos que

intentamos satisfacer cuando conducimos), como por las circunstancias específicas que pueda tener en un momento dado (atascos, actuación de otros conductores, condiciones climatológicas).

Pero también trasladamos al ámbito del tráfico nuestros estados emocionales que surgen y se mantienen por aspectos totalmente ajenos

al mismo. Así, nos encontramos con conductores estresados en sus trabajos, tristes en sus relaciones personales, etc.

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

1.2 El quinto paso en un largo camino

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

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

Quien da largos pasos no puede ir muy lejos.

Quien se exhibe carece de luz

Quien se alaba no brilla

Quien se ensalza no merece honores

Quien se glorifica no llega”

Lao Tse. Tao Te King

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

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

De las conclusiones de aquella línea de investigación hubo una que destacó por

muchos motivos: “...hay que potenciar la Educación y la Formación Vial, como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma.”

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

Estábamos ya de pleno y de nuevo introducidos en una preocupación. En este caso, además, hicimos coincidir la presentación de nuestros resultados con la elaboración de algunos materiales de intervención dirigidos a contribuir a mejorar la Educación Vial. Concretamente nos referimos al Programa de Educación Vial para el grupo de niños de 2º y 3º de Primaria. Material rico en recursos y fundamento que ha tenido una excelente aceptación social a tenor de su demanda. Estos materiales, además, sirvieron de base para reformular el Programa que se venía aplicando en la Escuela Infantil de Educación Vial Attitudes.

Lo cierto, es que son tantas y tan importantes las personas que nos han felicitado por estos materiales, que no quisiéramos desde aquí dejar de agradecerles las recompensantes palabras que nos han dirigido. Nuestro mayor refuerzo está y ha estado en la utilización que han aportado muchos profesionales, aplicándolos en el "mundo real".

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

Pues bien, las conclusiones de las terceras jornadas de reflexión hablan por sí solas. Sin desestimar otras medidas, las "regulaciones legales - jurídicas - penales y sancionadoras", la necesidad de intensificarlas y endurecerlas,

fueron una reivindicación constante.

Paralelamente la permisividad social ante el quebrantamiento de esas regulaciones merecía reprobada actitud. De esta forma en nuestras cuartas jornadas reflexionamos y trabajamos sobre el mecanismo legal en tráfico que abarca a toda la población de usuarios de la vía.

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

¿Son justas las leyes y regulaciones en el tráfico, es apropiada? ¿Es justa la supervisión y el control para su cumplimiento, es adecuada y pertinente? ¿Hasta qué punto es necesaria y/o mejorable? ¿Es justo que las infracciones de unos provoquen el accidente de otros? ¿Qué lleva al ser humano a respetar y/o transgredir una norma? ¿Son justas las sanciones a las infracciones? ¿Son las sanciones "convencionales" la única alternativa ante la infracción? ¿Es justa la disensión legal y/o práctica infracción/delito de tráfico, tal como está establecida en nuestro país? ¿Es ecuánime la justicia en tráfico? ¿Es justificable ser injusto con una parte para ser justo con la otra? ¿Se puede ser justo con víctimas y culpables?. En definitiva tratábamos de responder a la pregunta ¿Hay justicia en el tráfico?

Pero en el ámbito del tráfico, la última palabra es del usuario de la vía (voluntaria y conscientemente o no), y su conducta no siempre es la esperada, porque a veces su comportamiento no responde a decisiones racionales. Es por ello que limitarnos a las

intervenciones derivadas del ciclo legislativo-judicial no es suficiente, tal y como se contempló en las conclusiones de las pasadas jornadas.

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

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

Las respuestas a esas preguntas nos dirigieron, necesaria e inevitablemente, hacia la “conducción emocional inteligente”, un nuevo concepto que nos permitirá enfocar la siniestralidad vial en nuestro país desde una perspectiva más innovadora y social.

En resumen, que en este camino comenzamos hablando de un factor de riesgo en el ámbito de la conducción al que se le había prestado poca atención en nuestro país

como es la agresividad en la conducción, y que todavía hoy está en plena efervescencia; seguimos estudiando la estrategia por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como la de los accidentes de tráfico, la estrategia preventiva desde la educación y la formación, que nos llevó a estudiar uno de los grupos de riesgo como son los jóvenes que más accidentalidad representa, cualquiera que sea el indicador que utilicemos, que a su vez nos hizo centrarnos en la problemática de la normativa, supervisión policial, sanción y justicia como elemento influyente que consideramos es a la vez principio y final de todo lo anteriormente trabajado. Pero dado que nos faltaba algo para entender el comportamiento que muchas veces no responde a parámetros de racionalidad, justo era intentar averiguar un poco más acerca de cómo las emociones influyen en la conducción y consecuentemente que relación e influencia tienen estas con todos los temas anteriormente estudiados.

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

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

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

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

El análisis de la opinión de los protagonistas

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

Este estudio se justifica, de nuevo, en la propia realidad. La premisa en este caso: "el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las consecuencias negativas del tráfico"; sin

embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante. En este sentido era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina la población española, respecto a sus emociones en la conducción. Y no solamente a las emociones que experimenta sino a la relación que dichas emociones tienen con sus comportamientos que, sin duda, están influidas por la forma y materialización de las aludidas medidas.

Las propuestas para la acción

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

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

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

1.3 Las quintas Jornadas de Reflexión Attitudes: ¿Conduces tú o tus emociones?

Pero, ¿por qué unas jornadas de reflexión?, ¿qué objetivos perseguíamos con estas quintas Jornadas?, ¿qué utilidad práctica podrían tener? Y a todo esto, ¿por qué con Focus-Group?...

Ya contamos con la experiencia de las Jornadas celebradas los cuatro años anteriores, lo que sin duda nos ayuda a reafirmarnos en que:

Somos conscientes y conocedores de la existencia de numerosas jornadas y congresos relacionados con temas de seguridad vial, muchos de ellos con gran tradición y extraordinario valor.

Sin embargo, somos conscientes de que, pese al elogio emitido hacia dichos congresos, estos no están exentos de ciertas deficiencias que les impiden alcanzar los objetivos esperados de este tipo de eventos en toda su amplitud.

De este modo, nuestro planteamiento, sin olvidar que contamos con la ventaja de haber comenzado posteriormente, que poseemos la enriquecedora experiencia de los cuatro años anteriores y que contamos con un equipo humano y recursos económicos amplios, tiene el deber de mejorar el planteamiento novedoso que defiende, amén de intentar superar las deficiencias mencionadas presentes en los congresos de carácter tradicional, siempre con el objetivo de acrecentar la utilidad y eficacia de esta acción.

Así, construimos y desarrollamos unas Jornadas que cubrieran los siguientes objetivos:

- Que permitieran avanzar en el conocimiento y la implantación de medidas que contribuyan a una mejora de la seguridad vial.
- Que sirvieran como foro de expresión para científicos y profesionales y, por qué no decirlo, de distintas sensibilidades, con un tono constructivo, plural e integrador.
- Que tuvieran un componente de difusión, tanto al público científico y profesional, como a la población en general, a través de una amplia convocatoria a los medios de comunicación.
- Que partieran de una rigurosidad científica en su planteamiento, siendo ésta la única imposición que centrara las intervenciones de todos los participantes.

Respondiendo a estos objetivos y teniendo en cuenta la filosofía de la que parte Attitudes, creímos que el mejor predicado para estas quintas Jornadas, por el espíritu al que respondían, era el de "reflexión". Asimismo, y en consonancia con todo lo dicho hasta el momento, se determinó que estas Jornadas de Reflexión tuvieran las siguientes características:

- El tema a tratar sería el de las emociones en el tráfico. Se trata de un tema de enorme importancia por las implicaciones que se derivan de su estudio.
- Que se desarrollaran mediante la organización de varios *focus-group* (grupos de discusión) que sirvieran de reunión de expertos y responsables en las materias y

campos de actuación confluyentes en esta temática.

- Que dichos *focus-groups* contaran con personas relevantes en nuestro país.
- Que tuvieran unos documentos que centraran la discusión (mediante la aportación a los miembros de los *focus-groups* de dos investigaciones originales, una de carácter documental y otra de carácter poblacional).
- Que hubiera una conferencia magistral de un prestigioso investigador en la temática propuesta (las emociones en la conducción) como fue el caso de Truls Vaa, Psicólogo Investigador del Institute of Transport Economics (TØI) de Noruega.
- Que se dividiera en dos días, para atender a dos objetivos tan distintos como complementarios. El primero de ellos para el desarrollo de los *focus-groups*, donde se producirían los debates entre los expertos. El segundo, para servir de plataforma de divulgación de los resultados de los estudios, de la conferencia magistral y de los resultados de los distintos *focus-groups*, enriquecido con mesas redondas, donde de una forma dinámica, diésemos un pulso a la opinión de los componentes de la mesa y de los asistentes, acerca de algunas cuestiones relacionadas con las emociones en la conducción.

Con todo, quisiéramos reforzar la idea de que la utilización de *focus-group* permite romper esa dinámica que ocurre en demasiadas ocasiones en el marco de los congresos, donde muchos expertos se limitan a exponer sus ideas sin apenas interacción con el resto de ponentes.

Además, la no existencia de público directo en dichos *focus-group* permite un gran grado de

libertad en la exposición de las ideas que cada uno de los miembros quiere transmitir.

Y, teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente, se desarrollaron estas quintas jornadas de reflexión sobre las emociones en la conducción, que se llevaron a cabo los días 18 y 19 de octubre de 2006.

Y esto que tienen entre sus manos es el cuaderno que recoge las conclusiones de las referidas jornadas. A través de los próximos capítulos encontrarán, en correspondencia con los *focus-group* mencionados y las mesas redondas posteriores, tanto los intervinientes en los mismos como un resumen de las principales líneas de debate y conclusiones a las que llegaron.

Esperamos que esta información de las conclusiones de las jornadas, tal y como ocurrió con la celebración de las mismas, sea determinante para cumplir con los objetivos que nos habíamos impuesto, y que el esfuerzo del programa social Attitudes de Audi y del INTRAS haya valido la pena.

Pero sobre todo, que sea útil el esfuerzo de tantos y tan excelentes profesionales y científicos que tuvieron la amabilidad de participar desinteresadamente en los mencionados *focus-group*. Valgan estas líneas para que quede constancia del inmenso agradecimiento de quienes les enrolamos en este barco.

En última instancia, nuestro último objetivo y el de ellos es coincidente: impulsar e iniciar un segundo paso en la actividad de investigación / intervención que, desarropada de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita un mayor y más rápido avance en el sentido deseado de prevenir la accidentalidad viaria, abordando en este caso un tema de suma importancia: las emociones en la conducción.

2. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*

“LA EMOCIÓN NOS CONDUCE: LA EMOCIÓN INCIDE EN LA CONDUCCIÓN”

PARTICIPANTES:

- Anna Ferrer, Directora del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT)
- María Famers de Cruz, Responsable de Educación y Formación Vial del Servei Català de Trànsit (SCT)
- Martín Gil, Responsable de Educación Vial de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco
- Mar Cogollos, Directora de la Asociación Española de Lesionados Medulares (AESLEME)
- Jaume Baró, Director Territorial del Comisariado Europeo del Automóvil de Cataluña (CEA). Responsable de Seguridad Vial
- Antonio García, Gerente del Instituto Mapfre de Seguridad Vial
- Maximiliano Lassen, Sociólogo, Secretario Técnico de la Inspección de Personal y Servicios de Seguridad de la Guardia Civil
- Antonio Gómez Montejano, Jefe de Estudios de la Academia de la Policía Municipal de Madrid y Mando de las Áreas III y IV. Presidente de la Asociación Española de Policías de Tráfico por la Seguridad Vial (TRAFFPOL)
- José Miguel Báez, Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)
- Pablo Fernández-Berrocal, Profesor titular de Psicología de la Universidad de Málaga. Director de la Unidad de Investigación sobre Emoción y Cognición

MODERADORA:

- Dra. Constanza Calatayud, Profesora Titular de la Universidad de Valencia. Investigadora del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

Los **ámbitos de discusión** de este *focus-group* fueron:

- ¿Son importantes las emociones en la conducción?
- ¿En qué medida inciden las emociones en la conducción? ¿Y en comparación con otros procesos?
- ¿Qué elementos "personales" afectan en mayor medida en las emociones que inciden en la conducción?
- ¿Qué medidas se están implementando o se podrían implementar en otros ámbitos distintos de la conducción –por ejemplo, en el ámbito laboral- que puedan contribuir a mejorar los estados emocionales de los sujetos? ¿Tienen o tendrían dichas medidas una repercusión positiva sobre la seguridad vial?
- ¿Existen algunas personas que por sus características personales relacionadas con las emociones deberíamos impedirles conducir?
- ¿Existen algunos estados emocionales bajo los que deberíamos impedir la conducción?
- ¿Podemos enseñar a "manejar las emociones" en todos los ámbitos de la vida? ¿Se está haciendo?

Las **conclusiones** resultado de la reflexión del grupo de expertos fueron las siguientes:

Las emociones que experimentamos en el vehículo son resultado de las emociones generadas en todos los ámbitos vitales así como por la propia conducción. Son previas al razonamiento y afectan el procesamiento, las actitudes y la ejecución.

Una prueba de la influencia que las emociones ejercen en la conducción es que tanto la Administración como la publicidad apelan a las

mismas como estrategias para modificar nuestros pensamientos, actitudes y comportamientos.

En algunas ocasiones, las emociones orientan nuestro comportamiento hacia la seguridad, mientras que en otras, orientan la conducción hacia el riesgo.

Las emociones influyen en la conducción a través de elementos personales (la propia personalidad o susceptibilidad a ser afectados emocionalmente, la autoestima, la autonomía, el equilibrio, la maduración...; los estados emocionales; acontecimientos puntuales que ocurren en un día y momento determinado; las emociones suscitadas por cuestiones o aspectos familiares, económicos, laborales, sociales (la individualidad, la velocidad, la libertad...) marcados por variables de tipo económico o político, e incluso a través de aspectos relacionados con el propio vehículo (música, noticias, los pasajeros, los instrumentos de información al conductor, etc.). Todo ello, generalmente potencia determinados tipos de conducción arriesgada que además se suman con las emociones suscitadas por la propia actividad de conducir.

Las emociones se pueden y se deben educar desde una perspectiva general e integral a lo largo de las diferentes etapas y entornos vitales: ámbito familiar y escolar, grupos de iguales, entorno laboral, autoescuelas (generalmente centradas en preparar unos contenidos dirigidos a la obtención del permiso de conducción), escuelas de conducción, profesionales del transporte (colectivo en el que el estrés derivado de las exigencias laborales se solapa con el estrés experimentado en el contexto del tráfico).

Se insiste en la incongruencia existente entre los mensajes procedentes de los medios de

comunicación (el contenido y mensaje emocional de los anuncios publicitarios generalmente se dirigen a despertar emociones asociadas con el éxito, la individualidad, el liderazgo, la imagen, etc.) y la educación de las emociones hacia la seguridad.

Todo ello dirigido a incrementar la inteligencia emocional: conocimiento, comprensión, control, regulación, expresión y afrontamiento adecuado de las emociones, lo que incrementa la autoestima y la autoconfianza y a su vez posibilita detectar y conectar con las emociones de los demás (empatía).

La conducción debería impedirse a aquellas personas que presentan algún tipo de adicción permanente, que padecen epilepsia, determinadas enfermedades físicas así como alteraciones emocionales crónicas que pueden

poner en peligro la conducción propia y la de otros usuarios. Sin embargo, no existen medidas legales para prohibir la conducción en estos casos. Se sugiere que el médico o especialista remita la información a la autoridad competente de la Administración con la finalidad de que sea ésta la que impida dicha conducción.

En aquellos casos en que el conductor se vea afectado por una alteración emocional que incluya una baja laboral o la prescripción de determinados fármacos, se sugiere que sea el propio médico o especialista quien recomiende o aconseje la no conducción alertando al mismo tiempo a una persona del entorno cercano al paciente.

Y todo ello, sin perder de vista que la seguridad vial debe ser un tema de estado.

3. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*

“LA CONDUCCIÓN NOS EMOCIONA: LA CONDUCCIÓN INCIDE EN LA EMOCIÓN”

PARTICIPANTES:

- Violeta Manso, Pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca, de la Dirección General de Tráfico (DGT). Profesora en la Facultad de Educación de Salamanca
- Mercé Navarro, Responsable del Plan Municipal de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Barcelona
- Alfons Perona, Secretario Ejecutivo de la Fundación RACC
- Mario Arnaldo, Presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA)
- Ángel Egido, Director Técnico del Observatorio sobre el Stress Profesional del Instituto Universitario Tecnológico de Nantes. Chargé des Relations Internationales, Université Catholique de l'Ouest de Angers (Francia). Miembro del Institut de Psychologie et Sociologie Appliquées
- Ignasi Morgado, Catedrático de Psicobiología de la Universidad Autónoma de Barcelona
- Pedro Ayuso, Director de los Agentes de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
- Josep M^a Aragay, sociólogo. Profesor titular del Departamento de Econometría de la Universidad de Barcelona
- Carme López, Responsable de Formación Vial del Servei Català de Trànsit (SCT)
- José Eugenio Medina, Criminólogo y Policía Local de Elche. Miembro de la Asociación Valenciana de Monitores y Expertos de Educación Vial
- Roberto Durán, Psicólogo. Miembro de la Comisión de Tráfico y Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid

MODERADORA:

- Dra. Cristina Esteban, Profesora Titular de la Universidad de Valencia. Investigadora del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

Los **ámbitos de discusión** de este *focus-group* fueron:

- ¿Son importantes las emociones en la conducción?
- ¿En qué medida incide la conducción en las emociones? ¿Y en comparación con otros aspectos?
- ¿Qué influye mayormente la emoción en la conducción o la conducción en las emociones?
- ¿Qué elementos del "tráfico" inciden mayormente en las emociones en la conducción?
- ¿Qué emociones buscan los conductores en la conducción?
- ¿Son estas emociones necesariamente perniciosas para la seguridad vial?
- ¿Qué emociones produce/genera la conducción?
- ¿Existen diferencias entre las emociones que se buscan y las que se encuentran en el ámbito del tráfico?
- ¿Qué medidas y contramedidas están actualmente orientadas a intervenir sobre los efectos de las emociones en la conducción?
- ¿Está la educación vial orientada a trabajar las emociones? ¿Y la formación vial?
- ¿Podemos enseñar a "manejar las emociones" en la conducción?

Las **conclusiones** derivadas de la reflexión de los miembros del focus-group fueron las siguientes:

Las emociones en la conducción son importantes porque muchos accidentes se podrían explicar por la presencia de aspectos emocionales.

La importancia de las emociones radica en que éstas se dan mientras estamos realizando una actividad, el manejo de un vehículo; tomando decisiones y solucionando problemas continuamente.

En el ámbito vial, las tendencias de pensamiento y acción asociadas a los sentimientos tienden a materializarse en acciones.

No existen unas emociones "típicas" de la conducción, pero en la conducción, se exageran las conductas emocionales, son más intensas. En la conducción el conductor no es consciente de cómo afecta su emoción a su actividad.

Una hipótesis:

La emoción en la conducción es más intensa y encierra mayor tendencia a la acción, debido a que se relaciona con emociones primarias, asociadas a la supervivencia, más difíciles de regular o controlar. Cuando subimos al vehículo, conocemos el riesgo físico al que nos exponemos. Nuestros mecanismos de protección para la supervivencia se activan, magnificando el sentimiento y la reacción emocional.

"Mi conducción es reflejo de mi estado emocional, pero la conducción también influye en mi emoción". La emoción en la conducción y la conducción en las emociones, se retroalimentan mutuamente. Al igual que accedemos a la conducción con una carga emocional, las emociones derivadas de la conducción, influirán en la actividad que llevemos a cabo a continuación.

Las emociones en la conducción son positivas o negativas, si aparecen dentro de un equilibrio y favorecen la seguridad vial. Por

ejemplo, el miedo nos inclina a adoptar conductas seguras en la conducción, sin embargo, el miedo intenso, sin equilibrio con la situación, genera conductas de bloqueo (pánico).

Podemos regular nuestra respuesta emocional. Es más complejo modificar un sentimiento. La regulación tendría lugar tras una revaloración cognitiva del evento que diese lugar a una emoción incompatible. "Una emoción se quita con otra."

Podemos aprender a responder ante determinados eventos en el tráfico. La mirada, inevitablemente, se dirige a la educación afectiva, de actitudes y valores.

La educación de las emociones debe formar parte de una educación integral, una educación no restrictiva ni basada en el conocimiento. Una educación que como seres sociales, se asiente en los pilares de:

- Aprender a conocer
- Aprender a hacer
- Aprender a ser
- Aprender a convivir

"Nunca es pronto". El periodo entre los 6 y los 10 años es el momento idóneo para educar

en valores, ya que el niño aprende desde el razonamiento, siendo receptivo a los nuevos aprendizajes. Cuando se llega a la adolescencia la persona deja de ser receptiva.

La educación para ser y estar debe ampliarse a la educación para prevenir, donde incluiríamos en la formación vial de las autoescuelas, las estrategias de regulación y afrontamiento de las emociones adecuadas a las diferentes situaciones del tráfico.

Una formación centrada en el aprendizaje de un protocolo de actuación, en caso de emergencia o crisis. Dotaríamos así al conductor de respuestas de control y regulación. Le ayudaríamos a manejar sus emociones, le prepararíamos para que las manejase.

No hay medidas y contramedidas actualmente orientadas a intervenir sobre los efectos de las emociones en la conducción. Algunas medidas mantienen su eficacia en la suscitación de miedo (que nos proyecta hacia la adopción de conductas seguras). En el caso concreto del carné por puntos, el miedo provocado es un miedo al desconocimiento. Un miedo que no se puede mantener, porque la amenaza no es real.

4. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*

“LA CONDUCCIÓN DE LA EMOCIÓN: LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y LAS EMOCIONES EN LA CONDUCCIÓN”

PARTICIPANTES:

- Margie Igoa, Directora de la revista Psychologies España
- Juan Carlos Payo, Subdirector de la revista Autopista
- Jesús Soria, Director de la revista Tráfico y Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT)
- Bernardo Hernández, Periodista especializado en seguridad vial de TVE
- Juan Campmany, Presidente del Grupo DDB España
- Ana M^a Campo, Presidenta de la Asociación Stop Accidentes
- Antonio Lucas, Coordinador del Departamento de Seguridad Vial del RACE
- Jaime Sanmartín, Profesor Titular de Metodología de la Universidad de València. Director del Grupo de Investigación METRAS del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

MODERADOR:

- Cesáreo Fernández, Profesor de Comunicación Audiovisual de la Universidad de Castellón. Investigador del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

Los **ámbitos de discusión** de este *focus-group* fueron:

- ¿Son importantes las emociones en la conducción?
- ¿Es la población consciente del papel que juegan las emociones en la conducción?
- ¿Qué importancia tienen los medios de comunicación en el ámbito de las emociones y la conducción?
- ¿Quién juega un papel más importante desde el punto de vista de las emociones en la conducción: la comunicación o la publicidad?
- ¿Fomentan las emociones perniciosas para la seguridad vial los medios de comunicación? ¿Cómo?, ¿En qué medida?
- ¿Fomentan las emociones adecuadas para la seguridad vial los medios de comunicación? ¿Cómo?, ¿En qué medida?
- ¿Qué emociones y en qué peso se utilizan en la venta de vehículos y en la transmisión de la seguridad vial?
- ¿Cómo podrían mejorar los medios de comunicación en su tarea de potenciar emociones adecuadas?

Las principales **conclusiones** acordadas por los expertos durante la reflexión en el *focus-group* fueron las siguientes:

Si bien las emociones fundan la propia personalidad, a la vez que emergen de ella, su control y gestión no siempre está bajo nuestro poder. En su obra *Bosquejo de una teoría de las emociones*¹, Jean-Paul Sartre afirma: "La conciencia emocional es ante todo irreflexiva (...) Como conciencia espontánea irreflexiva, la

acción constituye una determinada capa existencial en el mundo y no es preciso ser consciente de uno mismo actuando para actuar". Por otro lado, los medios de comunicación actúan sobre nosotros induciendo patrones de modelización -es decir formas de ver, concebir y sentir el mundo- que se infiltran en gran medida de manera inconsciente. Así, la evolución caracterial de cada persona surge de una mezcla entre la propia conciencia y su interacción con las conciencias ajenas, estando todas ellas expuestas a la influencia de los medios de comunicación. Y por consiguiente, las formas de comportamiento que derivan de nuestras emociones no siempre son el reflejo de aquello que nosotros mismos haríamos si pudiéramos evaluar con anterioridad las consecuencias de nuestras acciones. De ahí la importancia que en nuestras vidas tiene la inteligencia emocional: por un lado nos ayuda a gestionar nuestras emociones, por otro nos ayuda a preservarlas de influencias mediáticas adversas, haciendo que con ello nos encontremos en mayor sintonía y responsabilidad respecto de nuestras acciones y, consiguientemente, obtengamos mayores cotas de felicidad resultante en nuestras vidas.

Dado que la conducción provoca emociones y que, igualmente, las emociones que se generan en nuestra cotidianeidad condicionan la conducción, poseer inteligencia emocional es un factor clave respecto de la seguridad vial. Desgraciadamente, los medios de comunicación, en general, no siempre contribuyen a elevar este tipo de inteligencia en los individuos, a pesar de que podrían hacerlo de manera muy eficaz y alcanzando a

¹SARTRE, JEAN-PAUL (1983). *Bosquejo de una teoría de las emociones*, Madrid, Alianza.

un gran número de la población. La exaltación de formas de comportamiento temerarias al volante que nos llegan a través de muchas producciones de Hollywood, la escasez de programación en torno a la educación y formación vial, el tratamiento informativo no especializado de las cuestiones de seguridad vial, así como determinados productos publicitarios, incide todo ello en que los medios de comunicación tengan todavía mucho por hacer en su contribución a mejorar el actual panorama sobre la seguridad vial en general y en particular en lo concerniente a la influencia de las emociones sobre el mismo.

Las emociones al conducir pueden ser positivas y así lo vemos en los medios de comunicación, sobre todo a través de la publicidad, que pretenden hacernos sentir felicidad, disfrute, placer, relax, evasión, importancia, etc. Y, aunque los medios insisten menos en ello, la conducción también puede ser fuente de emociones negativas, como miedo, inseguridad, irritación, estrés, aburrimiento, hastío, etc.

No podemos suprimir nuestras emociones pero sí que podemos reconducirlas, tanto individualmente como de forma colectiva. De ahí la importancia de que los medios de comunicación nos ayuden a ser conscientes de la necesidad de que nuestras emociones se adecuen al objetivo convivencial que supone una conducción respetuosa y segura para todos, dado que no conducimos solos.

A veces los medios de comunicación nos transmiten mensajes explícitos a favor de una conducción respetuosa pero otras veces transmiten mensajes implícitos y suscitan emociones que no son compatibles con una conducción compartida y suficientemente respetuosa. Esto se manifiesta tanto a nivel individual, grupal y colectivo.

La influencia de los medios de comunicación sobre las emociones es distinta según se trate de medios audiovisuales o de medios escritos. En el primer caso las emociones se remueven de forma más intensa e inmediata, mientras que en el segundo se puede actuar más a largo plazo permitiendo una mayor reflexión.

Muchas veces se busca en las noticias relacionadas con la conducción el puro sensacionalismo, perdiéndose el enfoque objetivo y explicativo de lo ocurrido, y por ello sin producir información rigurosa que permita la anticipación y prevención, centrándose sólo sobre la fatalidad y lo morboso. Esto ocurre en los medios generalistas cuando detrás de la noticia no existe un profesional de la información especializado en automoción y seguridad vial, tal como existen en otras secciones informativas. A esto se añaden los propios mecanismos de producción de la información en los medios que consideran la audiencia más como un factor cuantitativo que cualitativo, instrumentalizando la riqueza y versatilidad de la emoción humana. Tales problemas se originan incluso desde las mismas fuentes de la noticia, en los gabinetes de prensa.

Siendo la conducción algo absolutamente cotidiano y de muy alta relevancia social y humana, algunos medios de comunicación sin embargo hacen un tratamiento oportunista y esporádico que no facilita precisamente que las emociones que se encuentran en juego sedimenten y evolucionen hacia una concienciación de que la conducción ha de ser una actividad compartida y responsable, con las emociones como aliadas.

Los espacios y tiempos dedicados a tratar de la conducción y de cuestiones implicadas en la seguridad vial, son muy dispares según nos encontremos en el ámbito de la publicidad o

de la comunicación-información. En prensa escrita cada día aparecen varias páginas de publicidad relacionada con el vehículo y rara vez aparecen artículos que hablen de seguridad vial desde una perspectiva rigurosa. Igualmente los minutos diarios dedicados a spots televisivos en la programación de los medios generalistas contrasta con la ausencia de espacios de análisis especializado sobre la conducción.

Con todo esto se propone:

1 – Convergencia de lo explícito y lo implícito, de lo consciente y subliminal, en los mensajes que transmiten los medios de comunicación para no jugar con las emociones ni producir confusión o efectos colaterales en la seguridad vial.

2 – Coordinación de esfuerzos de profesionales, investigadores, medios de

comunicación, publicistas, responsables sociales, etc., para crear algo parecido a una hoja de ruta a través de la cual seguir un vector común para tratar la complejidad que supone la relación entre emociones y comunicación.

3 – Creación de comisiones de expertos de la comunicación para promover acciones sistemáticas y constantes que busquen cómo modular la cultura, mentalidad y hábitos emocionales adquiridos o automáticos.

4 – Usar, desde todos los ámbitos y aspectos de la comunicación, el poder de las emociones para emocionar positivamente, para generar un despertar de la conciencia en los individuos, y producir inflexiones en los comportamientos que permitan a cada conductor hablar de un antes y un después respecto de las prácticas inadecuadas y de riesgo en la conducción.

5. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA
“LA EMOCIÓN NOS CONDUCE: LA EMOCIÓN INCIDE
EN LA CONDUCCIÓN”

PARTICIPANTES:

- Maximiliano Lassen, Sociólogo, Secretario Técnico de la Inspección de Personal y Servicios de Seguridad de la Guardia Civil
- Juan Campmany, Presidente del Grupo DDB España
- Ignasi Morgado, Catedrático de Psicobiología de la Universidad Autónoma de Barcelona
- Cesáreo Fernández, Profesor de Comunicación Audiovisual de la Universidad de Castellón. Investigador del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

MODERADOR:

- *Josep Lluís Merlos, Periodista del motor*

El discurso inicial de esta mesa redonda versó sobre la importancia de las emociones, sobre la posibilidad de establecer un catálogo de emociones, si podemos contabilizar las emociones y si tenemos (al igual que los vehículos) una “tarjeta” que defina nuestras características emocionales. Las emociones han tenido un papel fundamental a lo largo de la historia:

Imaginemos una familia en la que cada vez que deciden comprar muebles, en lugar de deshacerse de los antiguos, estos conviven junto con los nuevos. Imaginemos la conocida Gran Vía madrileña con todos los elementos que en ella han persistido a lo largo de toda su existencia: los tranvías antiguos, los modernos autobuses, los vehículos actuales, etc. Todo ello en armónico funcionamiento...

Imaginemos por tanto que el tiempo hubiera permitido que no nos hubiéramos deshecho de nada.

Esto que parece imposible de imaginar es lo que ha sucedido en nuestro cerebro, en el que lo antiguo y lo moderno funcionan de forma armónica y eficaz. De este modo, en el cerebro se encuentran las emociones que aparecieron hace millones de años en seres que eran básicamente instintivos.

Precisamente las emociones eran eso, instintos o respuestas automáticas que permitían a estos seres adaptarse a las condiciones cambiantes de su medio. Con la evolución de millones de años, esas respuestas instintivas y primitivas se fueron haciendo cada vez más complejas incluyendo elementos conductuales y fisiológicos que hacían que la respuesta emocional fuera cada vez más eficaz. Por tanto, concebidas de este modo han supuesto un mecanismo poderoso de selección natural para llegar a lo que somos hoy en día.

Así pues, las emociones en su origen fueron respuestas automáticas que todavía están en nosotros en alguna de las reacciones que tenemos (por ejemplo en la agresividad en el tráfico). Sin embargo, la evolución del cerebro dio lugar a la aparición de la conciencia, a la capacidad de poder darnos cuenta de lo que pasa en nuestro cuerpo y a nuestro alrededor. Estamos por tanto ante la aparición de la razón y de la capacidad de razonar que no invadió las emociones, cuya eficacia como mecanismo de adaptación radica en su carácter automático.

La conciencia permitió percibir cómo está nuestro propio cuerpo. La percepción del estado de nuestro propio cuerpo cuando está emocionado es lo que llamamos sentimientos (percepción consciente de cómo está nuestro cuerpo). En este sentido, la capacidad de razonar nos permite modular y llegar a controlar nuestra respuesta emocional, siempre sabiendo cómo, claro está.

Por tanto las emociones jugaron un papel fundamental como instintos, como respuestas automáticas que servían de adaptación y protección al medio. El hecho de que conciencia y razón no hayan podido con la emoción posibilita que podamos ser conscientes de nuestro estado (sentimientos). De este modo, podemos controlar y modular las respuestas emocionales.

Otra de las cuestiones tratadas en esta mesa redonda hizo referencia a las alteraciones emocionales que sufren algunos conductores cuando son sancionados. En primer lugar se destacó una cierta contradicción ya que al tiempo que “tenemos miedo” también “reclamamos” más presencia policial. Por otro lado, es bastante habitual observar una intranquilidad y miedo en ciertos conductores en el momento en que son requeridos por los

agentes, bien para sancionarles o bien para informarles acerca de cualquier tipo de incidente o situación. En este sentido, se mencionaron algunas de las medidas formativas dirigidas a este colectivo destinadas a evitar cualquier tipo de conflicto resultado de la "alteración" emocional de los conductores o acompañantes. Así, entre otras, se simulan situaciones conflictivas dirigidas a la práctica de reacciones apropiadas por parte del agente (por ejemplo, separarse físicamente).

Se destacó la falta de investigación en los atestados sobre el estado emocional de la persona implicada en un acontecimiento vial determinado, aspecto que interviene de forma relevante en un accidente de tráfico.

Por último, y en relación con la efectividad temporal de las sanciones, dado el "efecto a corto plazo" de éstas, se enfatizó en la importancia que tienen los "recordatorios" cada cierto tiempo, es decir, es necesario seguir insistiendo en la denuncia del infractor como una de las medidas para poder regular la conducta en la carretera.

La primera de las preguntas planteadas en esta mesa al público asistente se centró en el desarrollo de medidas destinadas a mejorar los estados emocionales de las personas en entornos concretos, como el laboral, así:

¿Cree usted que se están implementando medidas en otros ámbitos distintos de la conducción –por ejemplo en el ámbito laboral- que puedan contribuir a mejorar los estados emocionales de los sujetos?

Mientras que un tercio de los asistentes consideró que sí se están llevando a cabo este tipo de medidas, para el 70% del público presente, en la actualidad no se están desarrollando medidas destinadas a mejorar los estados emocionales de las personas.

La segunda pregunta, vinculada directamente con la anterior planteaba el siguiente enunciado:

¿Cree usted que estas medidas tendrían una repercusión positiva sobre la seguridad vial?

En este caso la respuesta de los asistentes a la Jornada fue contundente. Más del 95% de los presentes estimó que las medidas encaminadas a mejorar los estados emocionales de los sujetos tendrían efectos positivos sobre la seguridad vial, demostrando por tanto una íntima relación existente entre emoción y conducción.

En esta mesa redonda se plasmaron también las reflexiones relacionadas con el **tercero de los Focus Group** celebrado el día anterior. En éste se debatió sobre la relación entre los medios de comunicación y las emociones en la conducción. Así, se insistió en la responsabilidad que los medios de comunicación tienen en cuanto a la visión que nos hacemos del mundo, en la manipulación diaria a la que estamos siendo sometidos y en la imposibilidad que tenemos de evadimos de los impactos de los medios, puesto que éstos modelan nuestro día a día, nuestra cotidianeidad.

En cuanto a la relación de los medios de comunicación con las emociones, se plantea que los medios crean una serie de imágenes que generan ciertas emociones, como por ejemplo miedo y rechazo hacia conductas concretas, aunque no son capaces de sedimentar una conciencia particular. En este sentido, es importante formar e implicar al personal de los medios de comunicación en temas de seguridad vial. En definitiva se trata de provocar un "despertar de la conciencia" que produzca un punto de inflexión, es decir,

que podamos establecer un antes y un después en cuanto a nuestros comportamientos, de forma que aquello que recibimos de los medios nos produzca una serie de cambios estables y duraderos en el tiempo. Sin embargo, en la actualidad nos encontramos con enormes contradicciones en cuanto a los mensajes de seguridad vial que se transmiten en los diversos medios de comunicación (sobre todo los audiovisuales). Así pues, sería necesario que todos los productos comunicativos, desde informativos, documentales, películas, spots publicitarios, etc. estuvieran trabajando de forma unificada desde una visión conjunta en la que tanto lo subliminal como lo explícito estuviera centrado en producir en el espectador un “despertar de la conciencia”. De este modo quizás seamos capaces de cambiar la máxima que afirma “*conócete a ti mismo*” por aquella otra que señala “*ocúpate de ti mismo*” enfatizando en este último caso el trabajo individual de cada uno.

Otro punto de atención tratado en relación con la función de las emociones en el entorno publicitario fue el papel que éstas juegan a la hora de la compra un vehículo, es decir, cómo se motivan las emociones que suscitan la compra de un determinado vehículo. En primer lugar se destacó que la publicidad, dirigida a intentar generar un vínculo de simpatía entre la marca o producto y consumidor con la pretensión de incrementar la probabilidad de que el consumidor se decante por la adquisición de una determinada marca de automóvil, tiene menos influencia que los medios de comunicación en este contexto.

Así pues, un anuncio en sí mismo no es capaz de generar la compra del producto ya que es necesario que transcurra un tiempo y además es fundamental que la marca caiga “simpática” de manera que en el futuro sea más probable

la tendencia hacia esa marca o producto. En ocasiones, no es la necesidad de unas características concretas asociadas a un automóvil concreto lo que impulsa la compra sino que “te enamoras de un vehículo” y en ese caso la emoción intenta convencer a la razón (cerebro) de que comprar ese vehículo es la decisión más racional que puede tomar.

La tercera de las preguntas planteadas en esta mesa hizo referencia a la posibilidad de impedir la conducción a personas con determinadas características emocionales:

¿Existen algunas personas que por características personales relacionadas con las emociones debiéramos impedirles conducir?

La opinión de los asistentes a las Jornadas fue bastante evidente. Así, el 84,6% manifestó que se debería impedir la conducción a estas personas. Por el contrario, el 15,4% se decantó por la tendencia contraria. En cuanto a la opinión en función del sector profesional de pertenencia, mientras que en el caso de los psicólogos y sociólogos se repitió la tendencia mencionada, los asistentes pertenecientes a los Cuerpos Policiales manifestaron un mayor acuerdo (95,9%) con la opción de impedir la conducción a personas con determinadas características personales relacionadas con las emociones.

Al hilo de esta cuestión se lanzó una pregunta de enorme interés: ¿Cómo medimos estas capacidades emocionales?

La última de las cuestiones formuladas en esta mesa redonda giró en torno al “manejo de las emociones” en todos y cada uno de los ámbitos de la vida. Así, la pregunta formulada fue la siguiente: ***Hemos visto que es posible enseñar a “manejar las emociones” en todos los ámbitos de la vida. ¿Cree usted que se está haciendo?***

La opinión de los asistentes fue clara; el 88,3% señaló que en la actualidad no se están llevando a cabo iniciativas e intervenciones destinadas al manejo de las emociones. Por tanto, es evidente la necesidad de desarrollar e implementar acciones con ese fin, tanto en el ámbito del tráfico como en el resto de esferas de la vida.

Finalmente, se enfatizó que si bien la mejor solución para los problemas relacionados con la seguridad vial es la educación, ésta posee el handicap de que funciona a largo plazo y no con inmediatez, lo que contradice los intereses de los poderes públicos y

administrativos. Así, es necesario seguir en la línea de la sanción ya que el miedo puede ayudar a reducir la siniestralidad no sólo por el fenómeno de "tener miedo" sino porque además el miedo puede ayudarnos a ver cómo tenemos que conducir y comportarnos. En cualquier caso, sería muy eficaz educar a los conductores para que aprendan que en una determinada situación conflictiva en el tráfico pueden tener reacciones emocionales de las que después puedan arrepentirse. Así, una educación previa de estos aspectos podría ayudar a evitar la intensidad de algunas respuestas inadecuadas.

6. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA
“LA CONDUCCIÓN NOS EMOCIONA: LA CONDUCCIÓN
INCIDE EN LA EMOCIÓN”

PARTICIPANTES:

- Mario Arnaldo, Presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA)
- M^a Eugènia Domènech, Presidenta de PAT-Prevención de Accidentes
- Jaime Sanmartín, Director del grupo de investigación METRAS del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Profesor Titular de Metodología y Ciencias del Comportamiento.

MODERADOR:

- *Josep Lluís Merlos, Periodista del motor*

La primera de las preguntas planteadas en esta mesa se centró en el peso específico de los conceptos en la relación emoción-conducción: **¿Qué influye en mayor grado, la emoción en la conducción o la conducción en las emociones?** La opinión de los asistentes a este respecto demostró que se atribuye más peso a la influencia de las emociones sobre la conducción que en el caso contrario. Así, mientras que el 81% señaló que las emociones inciden en mayor medida sobre la conducción, el restante 19% consideró que la conducción incide de forma más importante sobre las emociones.

Formulada esta pregunta introductoria, el debate giró alrededor del papel que las emociones juegan en cualquier ámbito o actividad que llevamos a cabo, resaltando en este sentido la necesidad de adoptar una actitud en la conducción que permita mantener un "equilibrio emocional". En la conducción, las emociones pueden verse potenciadas pero si partimos de una perspectiva que nos ayude a mantener unas actitudes y conductas que posibiliten un mayor equilibrio se pueden, como en cualquier ámbito, controlar de forma adecuada. Si bien no existe una educación sobre cómo manejar las emociones, todos y cada uno de nosotros "manejamos" en cierto modo las emociones de los demás para tratar de conseguir aquello que queremos (por ejemplo, a través de la persuasión). En la conducción, teniendo en cuenta las gravísimas consecuencias que se pueden derivar, el manejo de las emociones para conseguir una conducción más respetuosa debe partir de la educación centrada en aspectos preventivos. Se trata por tanto de una canalización y gestión adecuada de las emociones.

Desde este punto de vista centrado en la prevención, además del comportamiento individual, la implicación ciudadana (tanto de asociaciones como de la sociedad civil en general) es imprescindible para detectar y concienciar sobre problemas en entornos concretos.

En muchos accidentes de tráfico están implicados los aspectos emocionales, pero ¿existen unas emociones típicas de la conducción? Si bien la conducción genera una serie de reacciones o estados emocionales, éstas no son diferentes a las que suscitan otro tipo de situaciones. Sin embargo, en el contexto del tráfico estamos realizando una actividad arriesgada donde además entran en juego elementos primarios como la supervivencia o la protección, es decir, está en juego nuestra vida. Por tanto, estas reacciones, cuando tienen lugar en el entorno del tráfico cobran especial importancia y de este modo es fundamental identificar, educar y controlar estas emociones.

Una de las problemáticas asociadas a las emociones en el entorno del tráfico es la dificultad en su medición. Una medición adecuada de éstas exigiría unas condiciones simuladas para poder obtener, entre otras cosas, medidas fisiológicas. Otro aspecto importante sería el registro de datos observacionales relacionados con las emociones en momentos concretos (accidentes o detenciones, por ejemplo). Sin embargo, la obtención de estos datos estaría expuesta a enormes dificultades ya que para medir las emociones *in situ* deberíamos colocar al sujeto una serie de dispositivos para obtener una medición de ciertos aspectos fisiológicos relacionados con las emociones.

En el momento del accidente intervienen numerosos factores, entre ellos los de

carácter emocional. Sin embargo, los partes estadísticos empleados por las distintas policías no recogen información de carácter emocional, a pesar de que en los atestados se analizan informaciones y manifestaciones que pueden ser útiles para detectar la influencia de las emociones.

Como se mencionó con anterioridad, las emociones, al igual que el pensamiento o la razón son elementos fundamentales, tanto en la conducción como en el resto de actividades que llevamos a cabo en nuestras vidas. Sin embargo, mientras que las emociones son constantes, no siempre estamos pensando. Se puede educar el tratamiento y la gestión adecuada de las emociones de manera que "aliemos" la razón con las emociones y "escuchemos" a nuestro corazón en momentos importantes, cuando no tenemos tiempo para procesar/razonar toda la información. Más si cabe en una actividad donde ponemos en juego nuestra vida.

La segunda de las preguntas planteadas en esta mesa redonda se centró en el papel que juegan cada uno de los elementos del tráfico en las emociones: **¿Qué elementos del tráfico tienen mayor incidencia en las emociones durante la conducción?** Los asistentes a las Jornadas se decantaron por las alternativas relacionadas con el conductor. Así, mientras que el 46,4% señaló que los elementos del tráfico que ejercen una mayor influencia sobre las emociones durante la conducción somos "nosotros mismos como conductores", un porcentaje similar del 44,3% consideró que son los otros conductores quienes más peso tienen sobre las emociones durante la conducción. Por otro lado, los porcentajes de las respuestas relacionadas con elementos ajenos al conductor (bien uno

mismo, bien los otros) fueron significativamente menores (4,1% vías; 3,1% los mensajes que se reciben a través de los medios de comunicación y 2,1% los vehículos).

Podemos aprender a responder ante determinados eventos del tráfico de forma adecuada. La educación de las emociones debe formar parte de una educación integral, no restrictiva ni basada en el conocimiento, una educación en la que como seres sociales se asiente en los pilares de: aprender a conocer, aprender a ser, aprender a convivir. Nunca es pronto para educar en valores.

La tercera de las preguntas de esta mesa giró en torno a las emociones que las personas tratan de buscar en la conducción y si éstas son realmente las que se experimentan, las que se encuentran. El enunciado planteaba textualmente: **¿Existen diferencias entre las emociones que se buscan y las que se encuentran en el ámbito del tráfico?**

Prácticamente la totalidad de los asistentes (93%) señaló que efectivamente existen diferencias entre las emociones que se buscan y las que se encuentran en el ámbito del tráfico.

La última de las preguntas planteadas en esta mesa hizo referencia al carácter positivo o negativo que para la seguridad vial tienen las emociones que buscan los conductores: **¿Las emociones que buscan los conductores en la conducción son positivas para la seguridad vial?** Para el 64,8% de los asistentes las emociones que se buscan en la conducción no son positivas para la seguridad vial. Por el contrario, el restante 35,2% consideró que estas emociones son positivas para la seguridad vial.

7. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA FINAL

“¿CONDUCES TÚ O TUS EMOCIONES?”

PARTICIPANTES:

- Francisco Santolaya, Presidente del Colegio de Psicólogos de España
- Anna Ferrer, Directora del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT)
- Dr. Francisco Alonso, Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia
Director de Investigación de Attitudes

MODERADOR:

- *Josep Lluís Merlos, Periodista del motor*

La primera de las preguntas formuladas en esta mesa final giró en torno a la importancia de la relación emoción-conducción así como a la relevancia que otorga la sociedad a dicha relación: **¿Son importantes las emociones en la conducción? ¿Es consciente la sociedad española de su importancia?**

Los asistentes se decantaron de forma mayoritaria (83,1%) por la opción que destacaba que las emociones son importantes pero la sociedad no es consciente de dicha importancia. El resto de opciones de respuesta recibieron menos apoyo por parte del público. Así, para el 11,3% las emociones son importantes en la conducción y la sociedad es consciente de la importancia de esta relación. Por último, el 5,6% estimó que las emociones no son importantes en la conducción.

Los participantes en la mesa destacaron el carácter positivo que algunas emociones ejercen en la conducción, señalando a modo de ejemplo los aspectos positivos que el miedo puede desempeñar en algunas ocasiones.

Es muy importante que los conductores posean un conocimiento real acerca de las consecuencias que pueden derivarse de "su conducción", es decir, es fundamental tomar conciencia del riesgo real que supone la actividad de conducir. De este modo, el desconocimiento de este riesgo imposibilita que un conductor lleve a cabo comportamientos preventivos y facilita por tanto, que prevalezcan valores o emociones relacionados con el placer o la velocidad sobre las emociones relacionadas con la prevención, precaución o el miedo. Por tanto, el conocimiento del riesgo real es fundamental puesto que incide directamente en la toma de decisiones de los conductores en diferentes situaciones viales.

En cuanto al papel que las campañas publicitarias pueden desempeñar en este sentido, se destacó que deberían tratar de concienciar a los conductores acerca del riesgo real que supone la conducción puesto que, si no existe conciencia sobre esta realidad, es imposible que la precaución caracterice la conducción. Se trata por tanto, de gestionar adecuadamente el miedo de modo que, a través de un conocimiento real del riesgo, los conductores opten por una toma de decisiones más preventiva y comportamientos más seguros en la conducción.

Si bien es frecuente que las personas tengan "miedo a lo desconocido", en el caso de los accidentes de tráfico estamos ante una realidad estadísticamente prevista, ya que se ha "estimado" que en el año 2020 un tercio de las muertes que se producirán en el mundo tendrán como causa un accidente de tráfico. Es decir, estamos ante un miedo real pero, ¿cómo debe gestionarse ese miedo de forma adecuada? En el ser humano hay una especie de simbiosis entre las emociones y la cognición. De este modo, es necesario conocer las emociones y cómo funcionan para poder controlarlas y gestionarlas de modo adecuado. En este sentido la intensidad de las emociones determinará el efecto positivo o negativo de éstas sobre la conducción. Por ejemplo, un cierto nivel de relajación es adecuado pero una relajación excesiva que pueda llevarnos al aburrimiento tendrá un efecto negativo. En el caso del miedo, un nivel moderado de miedo es positivo puesto que facilitará conductas preventivas pero en exceso las consecuencias no serían positivas.

Se destacó también la importancia del aprendizaje vicario de las emociones, es decir, aquel aprendizaje que se basa en la observación e imitación. En este sentido, y

como se vio en uno de los estudios realizados por Attitudes (Alonso et. al. (2004) "Los jóvenes en el tráfico. Una visión en primera persona"), efectivamente existe una relación entre el comportamiento de padres e hijos en cuanto a accidentes e infracciones.

La segunda de las preguntas de esta mesa final se centró en las medidas y contramedidas destinadas a la intervención de los efectos de las emociones en la conducción: **¿Existen actualmente medidas y contramedidas orientadas a intervenir sobre los efectos de las emociones en la conducción?** La mayoría de los asistentes a las Jornadas consideró que en la actualidad no existen estas medidas. En este sentido, se debería hacer un esfuerzo por implantarlas. Aproximadamente el 15% estimó lo contrario.

Conscientes de la importancia de la educación y formación vial, la tercera de las preguntas de esta mesa insistió en la relación de ambas con las emociones: **¿Está la educación vial orientada a trabajar las emociones? ¿Y la formación vial?** Para cerca del 75% de los asistentes ni la educación ni la formación vial están orientadas a trabajar las emociones, mientras que el 14,3% consideró que si bien la formación vial no estaba orientada con tal fin, la educación vial sí. En el caso contrario (la formación vial está orientada a trabajar las emociones pero la educación vial no) el acuerdo fue mucho menor (1,4%). Por último, el 10% de los asistentes manifestó que ambas (educación y formación) estaban orientadas para trabajar las emociones.

Al hilo de esta pregunta, se señaló que la sociedad no está orientada hacia las emociones. A modo de ejemplo se destacó que nuestro sistema educativo no está orientado hacia nosotros mismos sino que enfatiza únicamente la resolución de problemas (por ejemplo, matemáticas, lenguaje, etc.).

La cuarta de las preguntas versó sobre la adecuación de las emociones fomentadas por los medios de comunicación y las campañas: **¿Qué tipo de emociones fomentan los medios de comunicación en relación con la seguridad vial? ¿Y las campañas?** Para el 61,8% del público asistente a las Jornadas se trata de emociones inadecuadas, mientras que el restante 38,2% estimó lo contrario.

La última de las preguntas, que además da título a las Jornadas, puso el punto final a esta mesa debate: **¿Conducimos nosotros o nuestras emociones?** El 71% dio la misma importancia a las dos, puesto que consideran que son la misma cosa. Sin embargo, el 20,3% señaló que conducimos nosotros, mientras que para el 8,7% son las emociones quienes guían la conducción.

En relación con esta última pregunta se plantearon una serie de reflexiones finales: "Conduzco yo a pesar de mis emociones", enfatizando así la importancia de la autorregulación; "Convivo con mis emociones", es decir, cuando hacemos cualquier cosa nuestras emociones están presentes y nuestro comportamiento dependerá de la capacidad de regularlas (inteligencia emocional).

ANEXO 1

Jornadas de Reflexión Attitudes - 5ª edición

¿Conduces tú o tus emociones?

PROGRAMA 19 de octubre de 2006

- 09:00 - 09:30 Registro, entrega de documentación y café de bienvenida
- 09:30 - 10:00 Apertura
- Sr. D. Fernando Sáiz, Director de Comunicación de Audi España
 - Ilmo Sr. D. Pere Navarro, Director General de Tráfico
 - Dr. Francisco Alonso, Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Director de Investigación de Attitudes
- 10:00 - 10:45 Conferencia inaugural
- "Conducción y emociones: modelando comportamientos en la conducción. Bases teóricas y ejemplos empíricos"
- Truls Vaa, Psicólogo Investigador del Institute of Transport Economics (TØI) de Noruega**
- 10:45 - 11:30 Presentación de los estudios
- "Emociones y conducción. Teoría y fundamentos" y "Emociones y conducción. Conocimiento de los sentimientos de la población española"
- Dr. Francisco Alonso, Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Director de Investigación de Attitudes**
- 11:30 - 11:45 Coffee break
- 11:45 - 13:00 Mesa redonda
- "La emoción nos conduce: la emoción incide en la conducción"
- Maximiliano Lassen, Sociólogo, Secretario Técnico de la Inspección de Personal y Servicios de Seguridad de la Guardia Civil
 - Juan Campmany, Presidente del Grupo DDB España
 - Ignasi Morgado, Catedrático de Psicobiología de la Universidad Autónoma de Barcelona
 - Cesáreo Fernández, Profesor de Comunicación Audiovisual de la Universidad de Castellón. Investigador del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)
- Moderador: *Josep Lluís Merlos, Periodista del motor*
- 13:00 - 14:15 Mesa redonda
- "La conducción nos emociona: la conducción incide en la emoción"
- Mario Arnaldo, Presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA)
 - M^a Eugènia Domènech, Presidenta de PAT-Prevención de Accidentes
 - Jaime Sanmartín, Director del grupo de investigación METRAS del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Profesor Titular de Metodología y Ciencias del Comportamiento.
- Moderador: *Josep Lluís Merlos, Periodista del motor*

- 14:15 - 15:15 Buffet
- 15:15 - 16:30 Mesa redonda final
“¿Conduces tú o tus emociones?”
- **Francisco Santolaya, Presidente del Colegio de Psicólogos de España**
 - **Anna Ferrer, Directora del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT)**
 - **Dr. Francisco Alonso, Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Director de Investigación de Attitudes**
- Moderador: *Josep Lluís Merlos, Periodista del motor*
- 16:30 Clausura. Cocktail

Attitudes
Haz que ocurra.

Iniciativa social de Audi