

# Perfil de los estudiantes como conductores en comparación con los conductores profesionales

## *Profile of students as drivers compared to professional drivers*

Jose Luis Antoñanzas Laborda

 <https://orcid.org/0000-0003-1702-3308>

Universidad de Zaragoza, España.

[jlantona@unizar.es](mailto:jlantona@unizar.es)

Recibido: 23-03-2019  
Aceptado: 25-04-2019



---

### Resumen

La conducción conlleva el ejecutar toda una serie de tareas de manera que la toma de decisiones se convierte muchas veces en muy precisa. En este sentido, las características psicológicas de los conductores son determinantes, al igual que la valoración que hacen de la forma y tipo de conducción. Por ello el saber del perfil de los conductores es muy importante para poder valorar su conducción. Se realizó una investigación con estudiantes y profesionales de la conducción donde se analizó su tipo y forma de conducir junto con factores como la ansiedad, personalidad, psicopatologías e inteligencia emocional. Los resultados pusieron de manifiesto el control de los profesionales en alguno de estos factores, lo que los lleva a percibir su conducción como segura y buena, existiendo diferencias significativas con los estudiantes en dichas variables.

**Palabras clave:** estudiantes, conductores profesionales, tipo de conducción, ansiedad, personalidad e inteligencia emocional.

---

### Abstract

Driving involves carrying out a whole series of tasks so that decision making often becomes very precise. In this sense, the psychological characteristics of drivers are decisive, as well as the assessment they make of the form and type of driving. Therefore, the knowledge of the profile of drivers is very important to assess their driving. A research was carried out with students and driving professionals where they analyzed their type and driving style together with factors such as anxiety, personality, psychopathologies and emotional intelligence. The results showed the control of professionals in any of these factors, which leads them to perceive their driving as safe and good, there being significant differences with students in these variables.

**Key words:** students, professional drivers, type of driving, anxiety, personality and emotional intelligence.

---

### Sumario

1. Introducción | 2. Ansiedad y conducción | 3. Personalidad y conducción | 4. Inteligencia emocional y conducción | 5. Metodología | 6. Objetivos | 7. Resultados | 8. Conclusiones | Referencias bibliográficas

---

### Cómo citar este artículo

Antoñanzas Laborda, J. L. (2019): "Perfil de los estudiantes como conductores en comparación con los conductores profesionales.", *methaodos.revista de ciencias sociales*, 7 (2): 289-301. <http://dx.doi.org/10.17502/m.rcs.v7i2.251>

## 1. Introducción

Sin lugar a duda, la conducción de vehículos constituye una actividad humana compleja. Aunque muchas veces la conducción es aprendida y automatizada en gran medida, el sujeto debe enfrentarse a situaciones ambiguas e inciertas. Por todo ello, los estudios sobre las emociones y los procesos motivacionales son necesarios, ya que conllevan una mejor comprensión de este fenómeno.

Existen como sabemos muchas situaciones en el tráfico que son generadoras de ansiedad, pero cada conductor puede reaccionar de distinta manera a las diferentes demandas del tráfico, por lo que también es importante analizar la personalidad de los conductores. Como defienden Montoro, Alonso, Esteban y Toledo (2000) las implicaciones del factor humano son predominantes en la atribución causal de la accidentalidad.

Las investigaciones que se han realizado sobre factor humano y sus repercusiones en la conducción temeraria y la accidentalidad ponen de manifiesto que hay una relación entre ciertos rasgos de personalidad y las actitudes específicas sobre las normas en seguridad vial (Berdoulat et al., 2013; Moreno y Durán, 2018).

Por todo ello, se hace necesario analizar factores como la ansiedad, la inteligencia emocional y la personalidad de los conductores. Por otra parte, y teniendo en cuenta las tasas de accidentalidad de los conductores profesionales, que es más baja que la de los llamados conductores noveles (según datos de la DGT del año 2018), parece oportuno describir y analizar los comportamientos de ambos tipos de conductores.

## 2. Ansiedad y conducción

La ansiedad y el estrés generados por situaciones de tráfico son fenómenos que se presentan con frecuencia en la población de conductores de taxis y autobuses, aunque algunas personas los experimentan con más frecuencia, más severamente o de forma más prolongada que otros. Según Sáiz, Buñuls y Monteagudo (1997), un conductor puede valorar una situación de tráfico como amenazante, mientras que otro conductor puede valorar la situación como rutinaria.

Fernández y Duval (2010), en un estudio realizado sobre los conductores españoles, han podido identificar que hay un 18 % de personas que poseen carné de conducir que sienten un nivel considerable de ansiedad y un 4 % sienten mucha ansiedad al volante. Así, un 22 % de conductores sienten ansiedad cuando conducen. Hoy en día se sabe cómo muchos de los comportamientos anómalos en el tráfico, así como muchas de las conductas que comportan riesgos para la conducción, están causadas por el estrés (Oltedal y Rundmo, 2006; Sahar, 2009). Otra de las cuestiones relativas a la ansiedad en la conducción, y que ha sido ampliamente investigada, es la concerniente a la ansiedad como rasgo de la personalidad (Fairclough et al., 2006; Wilson et al., 2006). Parece ser que los sujetos con rasgos de ansiedad más elevados son más proclives a tener accidentes.

En este sentido, se ha demostrado que los sujetos con emociones más positivas son los conductores que se sienten más seguros a la hora de conducir, ya que disfrutan de su tarea (Alonso et al., 2006). En los últimos estudios realizados por la Queensland University of Technology, se llega a la conclusión de que la ansiedad a la hora de conducir no es algo que disminuya con la edad; sí que merma, pero por la experiencia del conductor. A mayor experiencia mayores capacidades para conducir. Los conductores profesionales y experimentados tienen más conocimiento de la carretera que los conductores noveles, es la falta de confianza lo que dispara la ansiedad (QUT, 2011; Sahar, 2009).

Por otra parte, una de las variables que está presente en todas las conductas de un sujeto en la conducción es el estilo de personalidad, las características o rasgos de personalidad que un individuo posee. Todo ello se traduce en un comportamiento individual determinado y concreto que define un estilo de conducción. La personalidad de un individuo es un aspecto determinante de la conducta de la conducción y la medida de los rasgos de la personalidad y la predicción del comportamiento futuro están relacionados (Gómez-Fraguela y González-Iglesias, 2010).

### 3. Personalidad y conducción

Uno de los aspectos importantes de las variables de personalidad es su relación con la conducta de riesgo al volante. Muchos han sido los factores de personalidad relacionados con las conductas de riesgo (Dahlen et al., 2005; Oltedal y Rundmo, 2006; Owens et al., 2002), pero destacan la búsqueda de sensaciones, la impulsividad y la hostilidad/ira. Dentro de la búsqueda de sensaciones hay conductas de riesgo entre las que se encuentran el exceso de velocidad, la conducción temeraria o bajo los efectos del alcohol (Beck, 2009; Jonah, 1997; Ogden y Moskowitz, 2004; Ramaekers et al., 2004; RusMakovec y Jakopič 2010; Schwebel et al., 2006). La impulsividad, también ha sido objeto de estudio (Owsley et al., 2003).

La forma en que conducen las personas jóvenes está influenciada por muchos factores diferentes. Hay autores que sostienen que conducimos en función de cómo vivimos. Los jóvenes por su edad utilizan los vehículos con mayor frecuencia los fines de semana, a ello se le añaden las drogas y el alcohol y, además, se le suman factores como el exhibicionismo y la velocidad. Todo ello provoca comportamientos arriesgados al volante con las correspondientes consecuencias. Según reflejan diversos estudios, los jóvenes entre 18 y 24 años tienen más probabilidad de sufrir un accidente de tráfico que cualquier otro grupo de edad (Alexander et al., 1990; Clarke et al., 2002; Doherty et al., 1998; Vasallo et al., 2007). Es un hecho que los conductores jóvenes aparecen más relacionados con los accidentes causados por un exceso de velocidad (Clarke et al., 2002), fatiga del conductor (Hervás et al., 2011; Drory y Shinar, 1982), consumo de alcohol (Dunsire y Baldwin, 1999; Domingues et al., 2009) y la falta de uso del cinturón de seguridad (Engstrom et al., 2003). También, es importante nombrar la experiencia como un factor clave a la hora de hablar de la accidentabilidad de los jóvenes conductores. De hecho, los jóvenes también tienden a distraerse muy a menudo cuando conducen, y no tienen experiencia suficiente para atender la demanda con relación a las tareas adicionales, como pueden ser el uso de teléfonos móviles, reproductores de radio y CD, así como comer, beber, fumar o interactuar con los pasajeros (Shope, 2006).

Por lo tanto, son varios los comportamientos de riesgos que tienen los jóvenes al volante y que les hacen tener tasas de accidentabilidad mayores que las de los conductores más maduros (Meneses et al., 2010).

### 4. Inteligencia emocional y conducción

Hoy en día, podemos afirmar que la relación entre emoción y conducción está más que demostrada. Son varios los estudios que ponen con relación a la emoción y a los comportamientos en el tráfico (Bisquerra, 2000; Cale y Shaked, 2004; Johnson y Harris, 2005; Tephens y Groeger, 2009; Trógolo et al., 2014; Swov, 2003; Vaa, 2004).

La mayor parte de las emociones que experimentamos en el vehículo son consecuencia de las emociones generadas en todos los ámbitos de la vida, así como por la propia conducción. Dichas emociones son anteriores al razonamiento y, por ende, afectan al procesamiento, las actitudes y la ejecución.

Las emociones influyen en la conducción a través de la personalidad del sujeto, bien sea a través de la autoestima, la autonomía, etc., pero también por acontecimientos puntuales en un día, situaciones familiares, económicas o laborales etc., es decir, por situaciones que provocan ciertos comportamientos arriesgados y que además se suman a la propia actividad de conducir.

Una de las cuestiones fundamentales en relación con la conducción es que las propias emociones se pueden y se deben educar: bien sea a través del ámbito familiar y escolar o bien con los grupos de iguales, en el propio entorno laboral, las academias de conductores, y en los profesionales del transporte. En todo este contexto hay que subrayar que existe una incongruencia entre los mensajes procedentes de los medios de comunicación y la educación de las emociones hacia la seguridad.

Por ello, se debe incrementar la inteligencia emocional con un mejor conocimiento de lo que es, con una mayor comprensión de lo que significa, intentando tener un mayor control, regulación, expresión y afrontamiento de las propias emociones. Ello supondrá un incremento de autoestima y autoconfianza además de servir para detectar las emociones del resto de los conductores (Alonso et al., 2006a).

## 5. Metodología

Considerando el estado de la cuestión y dado el poco desarrollo de líneas específicas aplicadas al contexto del tráfico, se tratará de una investigación de carácter esencialmente exploratorio. En cuanto al diseño, se utilizará una estrategia no experimental, transeccional, de tipo descriptivo.

En relación con los participantes, se conformó una muestra de conductores (N=313). La muestra de estudiantes se obtuvo de la Facultad de Educación de la Universidad de Zaragoza (N=160). Por otra parte, la muestra de conductores profesionales se obtuvo de diferentes empresas del sector del transporte de la propia ciudad de Zaragoza (N=153).

Los alumnos participantes debían poseer algún permiso de conducir y tener una experiencia mínima. Las edades variaban desde los 17 hasta los 33 años, aunque es el grupo de 18 a 20 años el que representa a más del 70 % de este colectivo. La media es de 19,91 y la desviación típica de 2,425. En cuanto a la distribución por género, se muestra una clara diferencia siendo el número de mujeres muy superior al de hombres (N = 107; 67 % frente a N = 53; 33 %). La Facultad de Educación registra un número de mujeres superior al de hombres en la mayoría de los cursos. La muestra fue probalística, se obtuvo utilizando las tablas de tamaño muestral para poblaciones finitas con un error de  $\pm 5\%$  y un intervalo de confianza 95,5%, para los alumnos de primero del grado de magisterio en educación primaria de la Universidad de Zaragoza.

En relación con los conductores profesionales, estos debían de tener una experiencia de al menos de 5 años de conducción y poseer el permiso tipo C. En cuanto a la edad, la mayor parte de los conductores profesionales tienen edades entre 36 y 50 años (N = 88) y de 26 a 35 (N = 31), seguidos por aquellos que tienen más de 50 años (N = 27), el rango es de 40 con una edad mínima de 23 y una máxima de 63 ( $X = 41,79$ ;  $DS = 9,13$ ). El mayor porcentaje de conductores profesionales está en la franja de edad entre 36 y 50 años (57 %), seguida por la franja entre 26 y 35 (20 %) y de más de 50 años (18 %). La muestra es no probabilística de tipo accidental, dado que el estudio pretende realizar una exploración de la opinión de los conductores, es decir, se asienta sobre la base de un buen conocimiento de los estratos de la población y de los individuos más "representativos" o "adecuados" para los fines de la investigación, en este caso los conductores profesionales.

## 6. Objetivos

Se plantean dos objetivos:

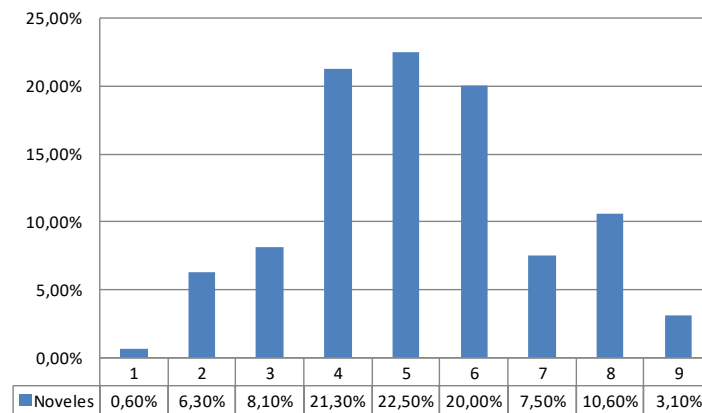
- Conocer las características de los estudiantes como conductores, en cuanto a rasgos de personalidad, ansiedad e inteligencia emocional en relación con el tráfico, y con la percepción que estos tienen de su forma y tipo de conducir
- Y por otra parte compararlas con la de los conductores profesionales

## 7. Resultados

Siguiendo con los objetivos de la investigación, se muestran los resultados obtenidos en el cuestionario de Ansiedad estado-rasgo de Spielberger (State-Trait Anxiety Inventory, STAI), de Personalidad de Eysenck revisado (Eysenck Personality Questionnaire, EPQ-R), de Personalidad de Pichot (Cuestionario de Tendencias Paranóicas, Neuróticas y psicopáticas, PNP) y de Inteligencia Emocional (Trait Meta-Mood Scale-24, TMMS-24) de Fernández-Berrocal, Extremera y Ramos. Dichas pruebas nos ofrecen los rasgos de los usuarios en las variables de ansiedad (ansiedad-estado, en el STAI) y de personalidad, (Extraversión, neuroticismo y psicoticismo, en el EPQ-R y tendencias neuróticas, paranoicas y psicopáticas, en el PNP) y de inteligencia emocional (en el TMMS-24 a través de los componentes de percepción, comprensión y de regulación).

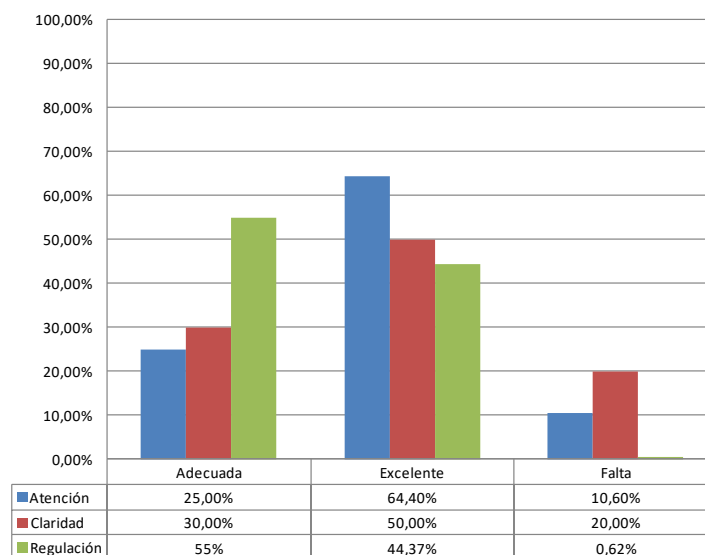
Aunque los estudiantes en general se definen como personas con rasgos de ansiedad normales (N = 102; 63,80 %) (véase Figura 1), existe un grupo que manifiesta tener unos niveles de ansiedad un poco elevados (N = 34; 21,20 %). La tendencia en general es que son sujetos con ciertos rasgos de ansiedad.

Figura 1. Ansiedad Rasgo en conductores noveles



En lo relativo a la capacidad para expresar los sentimientos adecuadamente, los estudiantes se mostraron en mayoría acordes con este componente de la Inteligencia Emocional (N = 103; 64,40 %), (véase Figura 2). Pero también hay que destacar que una cuarta parte de este tipo de conductores manifestó tener poca atención hacia los sentimientos y la correcta expresión de los mismos (N = 40; 25 %). En relación con la comprensión de las emociones, la mitad de los estudiantes son conocedores de sus estados de ánimo, saben reconocer sus sentimientos (N = 80, 50 %). Además, una quinta parte lo realiza de forma excelente (N = 32; 20 %). Sin embargo, hay un grupo significativo de noveles (N = 48; 30 %) que manifiesta tener una baja capacidad para reconocer sus estados emocionales. Por lo que respecta a la regulación de los estados emocionales, algo más de la mitad de los estudiantes tiene problemas para regular sus emociones (N = 88; 55 %). El resto sí que parece que tiene un control sobre sus estados emocionales (N = 71; 44 %).

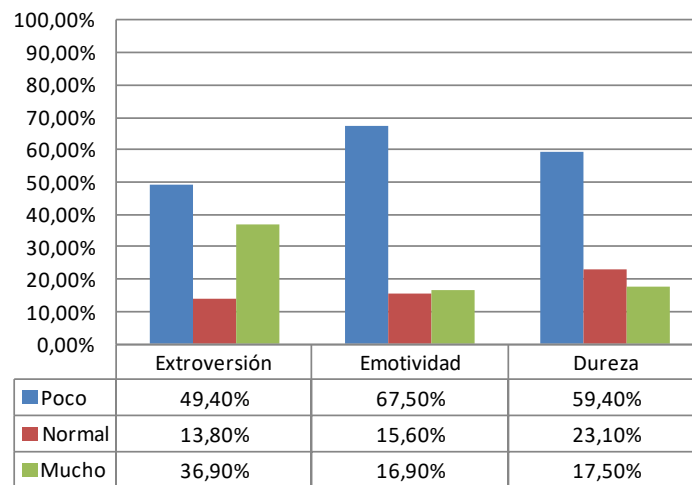
Figura 2 La Inteligencia emocional en estudiantes



Los estudiantes se clasifican básicamente en dos grupos en el factor extraversión (EPQ) (véase Figura 3). Por una parte, están aquellos que muestran puntuaciones bajas, la mitad de los sujetos, (N = 79; 49 %), son personas tranquilas, con tendencia a planificarlo todo. Por otra parte, un grupo que tiene puntuaciones altas (N = 59; 36,90 %) se compone de sujetos impulsivos, que tienden a perder los nervios rápidamente y que son despreocupados.

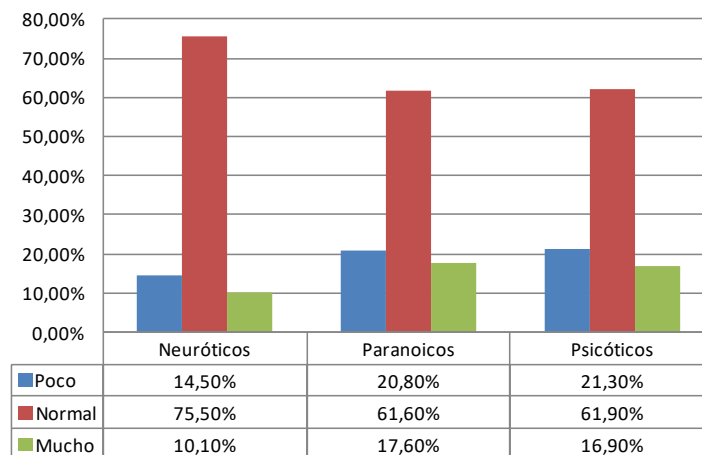
También puntúan bajo en neuroticismo (N = 79; 67,5 %). Se podrían definir como emocionalmente equilibrados. Son personas calmadas que tienden a controlar sus emociones. El resto se divide prácticamente por igual entre los que están en parámetros normales y los que se sienten muy ansiosos (N = 25; 15,60 % y N = 27; 16,90 %). En psicoticismo, tienden a puntuar también bajo, siendo un 59,40 % del total de los conductores los que tienen niveles de poco psicoticismo (N = 95) (Figura 3.). Son personas con empatía muy adaptadas socialmente. El siguiente grupo representa a un 23,10 % del total, con niveles normales en psicoticismo (N = 37). Por último, nos encontramos con un grupo significativo que manifiesta niveles altos en psicoticismo (N = 28; 17,50 %).

Figura 3. Resultados del cuestionario EPQ-R de los estudiantes



Como se observa en la Figura 4, los estudiantes se agruparon en las tres dimensiones del PNP en porcentajes de normalidad, tanto en tendencias psicóticas, como en paranoicas, donde el mayor porcentaje se sitúa en valores intermedios (N = 98; 61,50 % y N = 99; 61,90 %, respectivamente) y en el caso de las tendencias neuróticas, los valores intermedios registrados llegan al 75,50 % (N = 120).

Figura 4. Rasgos de personalidad del PNP estudiantes



Por último, se analizaron las diferencias entre los conductores profesionales y los estudiantes en los cuestionarios empleados (véase Tabla 1). No se han encontrado diferencias entre los rasgos de uno y otro tipo de conductor si observamos los datos del cuestionario EPQ-R. Así, podemos observar que apenas se

aprecian diferencias entre uno y otro grupo en los tres factores (extraversión, neuroticismo y psicoticismo). Sí que existen diferencias en relación con la ansiedad estado y en los niveles de inteligencia emocional, concretamente en Atención y en Claridad o Compresión de las emociones. También, es de destacar las diferencias que se producen en el factor neuroticismo del cuestionario PNP entre estudiantes y conductores expertos.

Tabla 1. Diferencias estudiantes y profesionales

		Media	X <sup>2</sup>
STAI	Ansiedad-Estado	1,54	,000
	Ansiedad-Rasgo	1,82	,285
TMMS-24	Atención	1,69	,000
	Claridad	2,03	,003
	Regulación	1,39	,970
EPQ-R	Extraversión	1,80	,373
	Emotividad	1,48	,605
	Dureza	1,51	,116
PNP	Neuróticos	1,84	,000
	Paranoicos	1,94	,856
	Psicóticos	1,94	,199

Una parte fundamental para conocer mejor los comportamientos de los usuarios y sus percepciones sobre la conducción es analizar cómo valoran su propia conducción. Esto permite tener una medida de su comportamiento y de la autovaloración o reflexión que realizan sobre ellos mismos, permitiendo a su vez controlar sus capacidades de autovaloración.

El tipo de pregunta era abierta, por lo que los conductores tenían que emitir una respuesta global de cómo es su conducción, no entrando en situaciones o circunstancias concretas o especiales que matizarían la valoración de su comportamiento en la conducción.

Los conductores manifestaron tener una forma de conducir buena o muy buena (91,1 %), como se puede observar en la Tabla 2. Son apenas un 8,9 % los que afirmaron tener una mala conducción. Hay que destacar que solo un 13,1 % describe su conducción como muy buena y que un 31,6 % la califica solo de buena.

Tabla 2. Cómo conduces

	Frecuencia	Porcentaje
Muy bien	41	13,1 %
Bastante bien	145	46,3 %
Bien	99	31,6 %
Mal	20	6,4 %
Bastante mal	8	2,6 %
Total	313	100,0 %

Las diferencias entre expertos y estudiantes son significativas ( $X^2 = 43,86^{***}$ ). Es más positiva la apreciación de la conducción por parte de los profesionales que por parte de los noveles. Mientras la mayor parte de los profesionales califican su conducción como bastante buena o muy buena (74,5 %) (véase Tabla 3.), en el caso de los noveles es de 45 %. Además, el porcentaje de noveles que percibe la conducción como mala o muy mala es de un 15,7 %.

Tabla 3. Cómo conduces. Noveles y profesionales

	Noveles	Expertos
Muy bien	4,4 %	22,2 %
Bastante bien	40,6 %	52,3 %
Bien	39,4 %	23,5 %
Mal	11,3 %	1,3 %
Bastante mal	4,4 %	,7 %

## 8. Conclusiones

En nuestra investigación, los niveles de ansiedad de los conductores, en general, han sido normales y se sitúan en la media. Aunque son los conductores noveles los que han manifestado ciertos índices de alteración de la ansiedad, no así los profesionales que se muestran más tranquilos y con niveles más bajos (Ledesma et al., 2007; Saiz et al., 1997). Al igual que Fernández y Duval (2010), se puede afirmar que los profesionales son menos ansiosos, debido principalmente a su rutina en el trabajo. La mayor experiencia en la conducción les proporciona mayores niveles de control sobre su estado de ansiedad, lo cual repercute en un comportamiento más seguro en las vías. Así lo constatan también Gwyther y Holland (2011) en un estudio realizado con conductores noveles, adultos y mayores. En dicha investigación, se pone de manifiesto que los procesos de autorregulación en los conductores mejoran conforme lo hace el control de la ansiedad, de tal forma que la experiencia condiciona un mayor uso de la autorregulación en la conducción.

Otra de las cuestiones importantes es la relación de la ansiedad con la seguridad en la conducción, dónde se encontró que aquellos sujetos que dicen tener menores niveles de ansiedad manifiestan tener también una conducción más segura y menos arriesgada. Según diversas investigaciones, los individuos con mayores niveles de ansiedad tienen más posibilidades de tener un accidente (Bañuls et al., 1996; Chisvert y Monteagudo, 1996; Dula y Ballard, 2003; Miles y Johnson, 2003; Schreer, 2002), algo que demuestran también los resultados obtenidos en este estudio.

Hay que recordar que la personalidad de un individuo es un aspecto muy significativo en la conducción. La predicción de futuros comportamientos en el sujeto se puede obtener a través de una medición de sus rasgos de personalidad (Aldea, 2002).

Con relación a los resultados, se observa que hay una mayoría de conductores con índices bajos en extraversión. Si bien existe un porcentaje significativo de conductores que son más extrovertidos, hay que decir que los niveles altos de extraversión vienen relacionados con mayores índices de arousal o de activación (Montoro et al., 2000) y parecen estar vinculados con la agresión en la conducción (Britt y Garrity, 2006).

Se puede decir que aquellos sujetos más extrovertidos tienen baja condicionabilidad y presentan serias dificultades para diferir la gratificación, factores ambos que contribuyen al no acatamiento de las normas. También, se muestran más activos e impulsivos y, en ocasiones, agresivos (Ledesma et al., 2007; Rodríguez, 2009). Aunque los dos grupos de conductores han tenido cifras bajas en este factor, han sido los noveles los que más extrovertidos se han mostrado.

Por otra parte, la edad está altamente relacionada con los índices de extraversión-introversión: a menor edad mayores índices de extraversión (Lajunen y Parker, 2001; Patil et al., 2006; Ruiz y López, 2010; Smith et al., 2006). También hay que tener en cuenta que no se puede valorar a todos los jóvenes de la misma forma en seguridad vial, como sostiene Ulleberg (2002), los conductores jóvenes no deben ser entendidos como un grupo homogéneo. Un estudio de Zicata, Bennetta, Cheka y Batchelora (2018) demostraron una relación significativa entre las actitudes, los rasgos de personalidad y el exceso de velocidad en los conductores. Los resultados también brindan apoyo a hallazgos previos que investigan el papel de las actitudes de conducción y los rasgos de personalidad en el alto riesgo de conducción y el comportamiento acelerado de los jóvenes (Hassan y Abdel-Aty, 2013). Este hallazgo proporciona un medio para identificar a los conductores inclinados a violar las reglas y la velocidad de la carretera, y revela que las actitudes positivas hacia el comportamiento de conducción de riesgo y los rasgos de personalidad en la población deben ser los objetivos previstos de las campañas de seguridad vial.

Si se buscara un tipo de conductor ideal, en nuestra investigación, sería un perfil de conductor introvertido y poco neurótico o controlado, perfil coincidente con los resultados obtenidos al respecto por



Montoro et al. (2000). En la muestra, hay que tener en cuenta que los grupos de expertos son profesionales de la conducción y que por tanto están habituados a un amplio abanico de situaciones de tráfico, lo que les configura un carácter tranquilo y reflexivo en este sentido. Mientras que, en el caso de los estudiantes, su nivel de formación les permite tener un mayor autocontrol (en esta investigación todos fueron alumnos universitarios). Las habilidades emocionales, en general, suponen un buen pronóstico de las conductas de riesgos de los sujetos al volante. De tal forma que aquellos usuarios que utilizan más habilidades emocionales son los que más conductas seguras tienen en la conducción (Arnau-Sabatés et al., 2012).

En los resultados de la investigación, en relación con la Inteligencia Emocional, los dos grupos de conductores se sitúan cerca de la media en los tres componentes, pero son los estudiantes los que tienen mejores niveles de atención de las emociones y menores niveles en el componente de comprensión, donde los profesionales alcanzan mayores puntuaciones.

La edad juega aquí un papel fundamental: son los más jóvenes los que están más atentos a las emociones de los demás. Esta habilidad corresponde al nivel más básico de la Inteligencia emocional y permite adaptarnos mejor a nuestro entorno (Extremera y Fernández-Berrocal, 2004; León, 2004; Newsome et al., 2000; Perry et al., 2004; Schutte et al., 2002; Teruel, 2000; Van Der Zee et al., 2002).

En el caso de los profesionales, su madurez les permite tener una mejor comprensión de sus estados de ánimo, cuestión que es fundamental para una mejor conducción, dado que por lo general adaptan su humor a las situaciones de tráfico, permitiéndoles ser menos vulnerables ante cualquier circunstancia. Hay que recordar lo importante que es tener un autocontrol emocional para la seguridad, dado que el enfado y las reacciones agresivas del conductor son señales de la conducta infractora al volante (Dahlen et al., 2005; Delhome y Villieux, 2005; Furnham y Saipé, 1993; Lajunen et al., 1998).

Un estudio reciente sobre inteligencia emocional, edad del conductor, y el comportamiento de conducción peligroso y distraído, ha demostrado como la edad temprana es un factor predictivo significativo de un mayor grado de conducción distraída, conducción peligrosa y emociones negativas asociadas con la conducción, y se asoció con un menor grado de dimensiones de IE en relación con la comprensión de las emociones de otros, y la gestión y control de las propias emociones. Mayores niveles de Reconocimiento Emocional y Expresión también emergieron como un predictor significativo de Conducción Arriesgada y Emociones Negativas mientras conducía. En dicho estudio y tras realizar un modelo de mediación, este indicó que hubo un efecto indirecto significativo de la edad a través del control emocional de la IE sobre las emociones negativas, lo que sugiere que a medida que envejecemos nuestras emociones de conducción negativas disminuyen a medida que mejoran nuestros niveles de control emocional. Juntos, estos resultados sugieren que hay vínculos entre la edad de un individuo, las habilidades de procesamiento emocional y los comportamientos que se aprenden con la experiencia.

Limitaciones del estudio. Entre las principales limitaciones del trabajo esta el tamaño de la muestra, ya que podría ser representativa. A su vez se debería de ampliar tanto a estudiantes de otros colectivos como de otras instituciones. También en el caso de los adultos se podría buscar muestras de conductores con experiencia sin tener que ser profesionales de la conducción. Por otra parte, el uso de otra serie de instrumentos para medir las variables de inteligencia emocional, ansiedad y agresividad o tipo de conducción sería interesantes para poder disponer de una información complementaria.

## Referencias bibliográficas

- Aldea, S. (2002): "Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación", *Revista Internacional de Psicología*, 3 (2): 142-159. <https://doi.org/10.33670/18181023.v3i02.15>
- Alexander, E. A., Kallail, K. J., Burdsal, J. P. y Ege, D. J. (1990): "Multifactorial Causes of Adolescent Driver Accidents: Investigation of Time as a Major Variable", *Journal of Adolescent Health Care*, 11: 413-417. [https://doi.org/10.1016/0197-0070\(90\)90088-J](https://doi.org/10.1016/0197-0070(90)90088-J)
- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B. y Egido, A. (2006): "*Emociones y conducción: teoría y fundamentos*", Attitudes.
- Arnau-Sabatés, L., Sala-Roca, J. & Jariot-García, M. (2012). "Emotional abilities as predictors of risky driving behavior among a cohort of middle aged drivers" *Accident; Accident Analysis and Prevention*, 45: 818-825. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.07.021>

- Bañuls, R., Casanoves, M. y Chisvert, M. (1996): *Emotional anxiety in traffic situations as a functions of driving experience*. Valencia: International Conference on Traffic and Transport Psychology.
- Beck, K. H. (2009). "Lessons learned from evaluating maryland's anti-drunk driving campaign: Assessing the evidence for cognitive, behavioral, and public health impact", *Health Promotion Practice*, 10 (3): 370-377. <https://doi.org/10.1177/1524839906298520>
- Berdoulat, E., Vavassori, D. y Sastre, M. T. (2013): "Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving", *Accident Analysis and Prevention*, 50: 758-767. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.029>
- Bisquerra, R. (2000): *Educación emocional y bienestar*. Barcelona: Praxis.
- Britt, T. W. y Garrity, M. J. (2006). "Attributions and personality as predictors of the road rage response", *British Journal of Social Psychology*, 45: 127-147. <https://doi.org/10.1348/014466605x41355>
- Cale, M. H. y Shaked, E. (2004): "The effects of fear of terrorist attacks on driving". *Advances in Transportation Studies*.
- Chisvert, M. J. y Monteagudo, M. J. (1996): Respuestas de ansiedad ante situaciones de tráfico como predictoras de accidentabilidad en conductores profesionales. II Congreso de la SEAS. Benidorm, septiembre behaviour and traffic safety. Israel: CogniTo Ltd.
- Clarke, D. D., Ward, P. y Truman, W. (2002). *In-depth accident causation study of young drivers. TRL Report TRL542*. Berkshire, UK: Transport Research Laboratory.
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K. y Kuhlman, M. M. (2005): "Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving", *Accident Analysis and Prevention*, 37: 341-348. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.10.006>
- Delhomme, P. y Villieux, A. (2005): "Adaptation française de l'échelle de colère au volant D.A.S.: Quels liens entre colère éprouvée au volant, infractions et accidents de la route déclarés par de jeunes automobilistes?/French adaptation of the driving anger scale (D.A.S.): Which links between driving anger, violations and road accidents reported by young drivers?", *European Review of Applied Psychology/Revue européenne de psychologie appliquée*, 55: 187-205. <https://doi.org/10.1016/j.erap.2004.11.001>
- Doherty, S. T., Andrey, J. C. y McGregor, C. (1998): "The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day and day of the week on accident rates", *Accident Analysis and Prevention*, 30: 45-52. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(97\)00060-2](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(97)00060-2)
- Domingues, S. C. A., Mendonça, J. B., Laranjeira, R. y Nakamura-Palacios, E. M. (2009): "Drinking and driving: A decrease in executive frontal functions in young drivers with high blood alcohol concentration", *Alcohol*, 43 (8): 657-664. <https://doi.org/10.1016/j.alcohol.2009.10.001>
- Drory, A. & Shinar, D. (1982): "The effects of roadway environment and fatigue on sign perception", *Journal of Safety Research*, 13: 25-32. [https://doi.org/10.1016/0022-4375\(82\)90015-9](https://doi.org/10.1016/0022-4375(82)90015-9)
- Dunsire, M. y Baldwin, S. (1999): "Urban-rural comparisons of drink-driving behaviour among late teens: A preliminary investigation", *Alcohol Alcoholism*, 34: 59-64. <https://doi.org/10.1093/alcalc/34.1.59>
- Dula, C. S. y Ballard, M. E. (2003): "Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional and risky driving", *Journal of Applied Social Psychology*, 33: 263-282. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x>
- Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. y Nyberg, A. (2003): *Young novice drivers, driver education and training: Literature review*. Statens väg-och transportforskningsinstitut.
- Extremera, N. y Fernández-Berocal, P. (2004): "El uso de las medidas de habilidad en el ámbito de la inteligencia emocional: Ventajas e inconvenientes con respecto a las medidas de autoinforme", *Boletín de Psicología*, 80: 59-77.
- Fairclough, S. H., Tattersall, A. J. y Houston, K. (2006). "Anxiety and performance in the British driving test", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9(1): 43-52. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.08.004>
- Fernández, J. y Duval, E. (2010): "La ansiedad y su influencia en los conductores españoles", *Cuadernos de Reflexión. Attitudes*.
- Furnham, A. y Saipé, J. (1993): "Personality correlates of convicted drivers", *Personality and Individual Differences*, 14: 329-336. [https://doi.org/10.1016/0191-8869\(93\)90131-L](https://doi.org/10.1016/0191-8869(93)90131-L)

- Gómez-Fraguela, J. A. y González-Iglesias, B. (2010): "El papel de la personalidad y la ira en la explicación de las conductas de riesgo al volante en mujeres jóvenes", *Anales de Psicología*, 2: 318-324. <https://doi.org/10.6018/analesps.30.3.170831>
- Gwyther, H. y Holland, C. (2012): "The effect of age, gender and attitudes on self-regulation in driving", *Accident Analysis and Prevention*, 45: 19-28. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.11.022>
- Hassan, H.M. y Abdel-Aty, M.A (2013): "Exploring the safety implications of young drivers' behavior, attitudes and perceptions", *Accident Analysis & Prevention*, 50: 361-370. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2012.05.003>
- Hervás, A., Ferrero, J. y Civera, C. (2011): "La fatiga en la conducción. Un estudio empírico", *Seguritas Vialis* 3 (1): 39-43.
- Johnson, I. M. y Harris, H. (2005): Emotions, Driving and In-car Speech Based Information Systems. Proc. Of the HCI 2005 workshop "The Role of Emotion in Human-Computer Interaction".
- Jonah, B. A. (1997): "Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature", *Accident Analysis and Prevention*, 29: 651-665. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(97\)00017-1](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(97)00017-1)
- Lajunen, T., Parker, D. y Stradling, S. G. (1998): "Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation", *Transportation Research Part F*, 1, 107-112. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(98\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(98)00009-6)
- Lajunen, T. y Parker, D. (2001): "Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving", *Accident Analysis and Prevention*, 33: 243-255. [https://doi.org/10.1016/s0001-4575\(00\)00039-7](https://doi.org/10.1016/s0001-4575(00)00039-7)
- Ledesma, R., Poó, F., y Peltzer, R. (2007): "Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción", *Avaliação psicológica*, 6(2):117-125.
- León, Ch. (2004): *La Inteligencia Emocional en Estudiantes de Educación Superior Universitaria y no Universitaria de Administración de Empresas*. Disponible en web: <http://www.psiologiacientifica.com/publicaciones/biblioteca/articulos/ar-porras02.html>.
- Meneses, C., Gil, E. y Romo, N. (2010): "Adolescentes, situaciones de riesgo y seguridad vial", *Atención Primaria*, 42: 452-458. <https://doi.org/10.1016/j.aprim.2009.10.013>
- Miles, D. y Johnson, G. (2003): "Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors?", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6: 147-161. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(03\)00022-6](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(03)00022-6)
- Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C. y Toledo, F. (2000): *Manual de seguridad vial: el factor humano*. Barcelona: Ariel-INTRAS.
- Moreno Carmona, N. D., y Durán Palacio, N. M. (2018): "Indicadores psicológicos en la conducta transgresora de normas de tránsito", *Investigación y Desarrollo*, 26(1), 140-161.
- Newsome, S., Day, A. y Catano, V. (2000): "Assessing the predictive validity of emotional intelligence", *Personality and Individual Differences*, 29: 1005-1016. [https://doi.org/10.1016/s0191-8869\(99\)00250-0](https://doi.org/10.1016/s0191-8869(99)00250-0)
- Ogden, E. J. D. y Moskowitz, H. (2004): "Effects of alcohol and other drugs on driver performance", *Traffic Injury Prevention*, 5 (3): 185-198. <https://doi.org/10.1080/15389580490465201>
- Oltedal, S. y Rundmo, T. (2006): "The effects of personality and gender on risky driving behavior and accident involvement", *Safety Science*, 44: 621-628. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2005.12.003>
- Owens, D. A., Wood, J. y Carberry, T. (2002): "Perceived speed and driving behavior in foggy conditions", *Journal of Vision*, 2 (7). <https://doi.org/10.1167/2.7.631>
- Owsley, C., McGwin, G., Jr. y McNeal, S. F. (2003): "Impact of impulsiveness, venturesomeness, and empathy on driving by older adults", *Journal of Safety Research*, 34: 353-359. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.09.013>
- Patil, S., Shope, J., Raghunathan, T. y Bingham, C. (2006): "The Role of Personality Characteristics in Young Adult Driving", *Traffic Injury Prevention*, 7 (4): 328-334. <https://doi.org/10.1080/15389580600798763>
- Perry, C., Ball, I., y Stacey, E. (2004): "Emotional intelligence and teaching situations: Development of a new measure", *Issues in Educational Research*, 14(1): 29-43. Recuperado de <http://www.iier.org.au/iier14/perry.html>
- Queensland University of Technology (2011): "Anxiety and depression linked to risk-taking in young drivers, Australian study finds", *Science Daily*. [11-12-2011]. Disponible en web: <http://www.sciencedaily.com/releases/2011/05/110517111240.htm>
- Ruiz, J. I. y López, L. C. (2010): "Escala de dificultades percibidas para la conducción, hostilidad y extraversion: un análisis correlacional en conductores de Bogota", *Revista Diversitas-perspectivas en Psicología*, 6 (2): 449-462. <https://doi.org/10.15332/s1794-9998.2010.0002.16>

- Ramaekers, J. G., Berghaus, G., Van Laar, M. y Drummer, O. H. (2004): "Dose related risk of motor vehicle crashes after cannabis use", *Drug and Alcohol Dependence*, 73 (2): 109-119. <https://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2003.10.008>
- Rodríguez, M.A. (2009): "Los efectos del control externo e interno en la prevención de la conducción antisocial". Ponencia presentada en el V Congreso Nacional de Psicología Jurídica y Forense. Granada, España
- RusMakovec, M. y Jakopič, J. (2010): "Driving under alcohol influence and road-traffic safety: To punish or to treat alcohol non-dependent and dependent drivers?", *Zdravniski Vestnik*, 79 (7-8): 582-592.
- Sahar, A. (2009): "Self-Reported driving behaviors as a function of trait anxiety", *Accident Analysis and Prevention*, 41: 241-245. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2008.11.004>
- Sáiz, E.; Bañuls, R. y Monteagudo, M.J. (1997): "Exploración de la ansiedad en conductores noveles y profesionales", *Anales de Psicología*, 13 (1): 65-75.
- Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K. K. y Rizzo, M. (2006): "Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking", *Accident Analysis and Prevention*, 38: 801-810. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.02.004>
- Shope, J. T. (2006): "Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes", *Injury Prevention: Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, 12 (Suppl. 1): 9-14. <https://doi.org/10.1136/ip.2006.011874>
- Smith, P., Waterman, M. y Ward, N. (2006): "Driving aggression in forensic and non-forensic populations: relationships to self-reported levels of aggression, anger and impulsivity", *British Journal of Psychology*, 97 (3): 387-403. <https://doi.org/10.1348/000712605x79111>
- Schreer, G. E. (2002). "Narcissism and aggression: Is inflated self-esteem related to aggressive driving?", *North American Journal of Psychology*, 4:333-342.
- Schutte, N., Schuettpelez, E. y Maluff, J. (2002): "Emotional Intelligence and Task Performance. Imagination, Cognition and Personality", *Academic Research Library*, 20: 347- 354. <https://doi.org/10.2190/J0X6-BHTG-KPV6-2UXX>
- Stephens, A. N., y Groeger, J. A. (2009): "Situational specificity of trait influences on drivers' evaluations and driving behaviour", *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 12(1): 29-39. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2008.06.005>
- Swov (2003). "Emotions in Traffic". Swov Research Activities 23 September 2003.
- Teruel, M. P. (2000): "La inteligencia emocional en el currículo de la formación inicial de los maestros", *Revista Interuniversitaria de Formación del profesorado*, 38: 141-152. <https://doi.org/10.6018/reifop.16.2.180761>
- Trógolo, M. A., Melchior, F. y Medrano, L. A. (2014): "The role of difficulties in emotion regulation on driving behavior", *JBHSI*, 6 (1): 107-117.
- Ulleberg, P. (2002): "Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4: 279-297. [https://doi.org/10.1016/s1369-8478\(01\)00029-8](https://doi.org/10.1016/s1369-8478(01)00029-8)
- Vaa, T. (2004): "Developing a driver behaviour model based on emotions and feelings: proposing building blocks and interrelationships". In 3rd International conference on traffic and transport psychology (ICTTP), Nottingham, UK (pp. 5-9).
- Van Der Zee, K., Thies, M. y Schakel, L. (2002): "The Relationship of Emotional Intelligence with Academic Intelligence and the Big Five", *European Journal of Personality*, 103-125. <https://doi.org/10.1002/per.434>
- Vasallo, S., Smart, D., Sanson, A., Harrison, W., Harris, A., Cockfield, S. y McIntyre, A. (2007): "Risky driving among young Australian drivers: Trends, precursors and correlates", *Accident Analysis and Prevention*, 39: 444-458. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.04.011>
- 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 predictions of processing efficiency theory in simulated rally driving", *Journal of Sports Sciences*, 24 (11): 1223-1233. <https://doi.org/10.1080/02640410500497667>
- Zicata, E., Bennetta, J. M., Cheka, E. y Batchelor, J. (2018): "Cognitive function and young drivers: The relationship between driving, attitudes, personality and cognition", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 55: 341-352. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.03.013>

### **Breve CV del autor**

Jose Luis Antoñanzas Laborda es Licenciado en Psicología por la Universidad de Valencia. Doctor en Psicología y Máster en Estudios sociales Aplicados por la Universidad de Zaragoza, Master en Prevención de Riesgos Laborales por la Universidad Francisco Vitoria. Experto en Psicología del Tráfico y la seguridad vial por la Universidad de Valencia. Psicólogo del tráfico desde 1991. Profesor de la Universidad de Zaragoza. Líneas de investigación: Aprendizaje y emociones, juego patológico en adolescentes y comportamiento de los conductores. Miembro del grupo de investigación OPIICS de la Universidad de Zaragoza.