

**Attitudes**  
Haz que ocurra.

Iniciativa social de Audi

# Jornadas de Reflexión

6ª EDICIÓN

La conducta en el tráfico ¿Prosocial o antisocial?

---

## CONCLUSIONES

CONCLUSIONES DE LAS 6ª JORNADAS DE REFLEXIÓN ATTITUDES:

LA CONDUCTA EN EL TRÁFICO ¿PROSOCIAL O ANTISOCIAL?

Autores/Compiladores:

Francisco Alonso

Cristina Esteban

Constanza Calatayud

Beatriz Alamar

Cesáreo Fernández

Juan Carlos Pastor

© 2007 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2007 los autores-compiladores: Francisco Alonso,  
Cristina Esteban, Constanza Calatayud, Beatriz Alamar,  
Cesáreo Fernández y Juan Carlos Pastor

Edita: Attitudes

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

1ª edición: Diciembre 2007

ISBN: 978-84-96323-27-8

Depósito Legal:

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 ]	<b>Introducción</b>	7
[ 1.1 ]	Una reflexión para un nuevo viaje	8
[ 1.2 ]	El sexto paso de un largo camino	11
[ 1.3 ]	Las sextas Jornadas de Reflexión Attitudes: La conducta en el tráfico ¿prosocial o antisocial?	17
[ 2 ]	<b>Resultados del <i>Focus-group</i> “Conducta prosocial y tráfico”</b>	19
[ 3 ]	<b>Resultados del <i>Focus-group</i> “Conducta antisocial y tráfico”</b>	23
[ 4 ]	<b>Resultados del <i>Focus-group</i> “El tratamiento de las informaciones del tráfico ¿prosocial o antisocial?”</b>	27
[ 5 ]	<b>Discurso de Pere Navarro, Director General de Tráfico</b>	33
[ 6 ]	<b>Conferencia de Luis Rojas Marcos, profesor de Psiquiatría de la Universidad de Nueva York</b>	37
[ 7 ]	<b>Resultados de la mesa redonda “Conducta prosocial y tráfico”</b>	47
[ 8 ]	<b>Resultados de la mesa redonda “Conducta antisocial y tráfico”</b>	53
[ 9 ]	<b>Resultados de la mesa redonda “La conducción social y su influencia en la seguridad vial”</b>	57
[ Anexo 1 ]		61



## 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

Quien siga estos textos recordará, que el año pasado, en la introducción de los Cuadernos de Reflexión sobre emociones y conducción, citamos una nota de Bruce Springsteen de uno de sus discos relativa al heroísmo cotidiano que representa la lucha de amigos y familia por llevar una vida decente y productiva. La razón de la existencia de dicha cita era que pensábamos que reflejaba de forma clara los sentimientos que guían sus canciones y en extensión del camino que trata y tratamos de seguir muchos de nosotros.

Y puede que esa referencia no fuera casual, sino que de alguna forma, sin plena consciencia de ello, estábamos trazando el camino a seguir.

En efecto, si profundizamos en el texto de dicha cita podremos encontrar algo más, el ensalzamiento de un tipo de comportamiento basado en la decencia, la bondad y la buena voluntad. Un patrón de comportamiento que tiene en cuenta a los demás y que deja traslucir la importancia de cómo nuestros actos afectan a los demás. Ni que decir tiene que en ello se incluyen motivos como la satisfacción de la necesidad de identificarse, de compartir este patrón de comportamiento con "otros".

Pero esta posición no tiene sentido sin la existencia de un opuesto. O más concretamente, este empeño cobra más importancia si tenemos en cuenta que muchos de nuestros comportamientos no se adecuan en algunas o muchas ocasiones al perfil que estamos defendiendo.

Así que queda desvelado que este año nos trasladamos desde el discurso de las

emociones a la habitación de al lado. Y entraremos de lleno a valorar los discursos que tienen como punto de partida la existencia del "bien" y del "mal", de conductas "buenas" y "malas" y como consecuencia de ello la posibilidad de calificar a las personas como "buenas" o "malas", y si nos apuran, predicar lo mismo de las sociedades según como son (que normalmente coincide con lo que fomentan).

Pero ¿no es este punto de partida en cierto grado excesivamente determinista y maniqueísta? ¿Quién determina que una conducta es buena o mala?

Y si partimos de que el comportamiento de una persona se compone por el conjunto de sus conductas, ¿Cómo podemos calificar a una persona como buena o como mala? Aunque hay un principio del que partir en nuestro análisis:

***Nadie es radical e irrevocablemente bueno o malo***

Además, dado que la conducta de una persona se compone del conjunto de conductas, podemos agrupar éstas en la manifiesta de los distintos ámbitos, así que podemos hablar del ámbito general y de ámbitos específicos. Indudablemente un ámbito de especial interés para nosotros será el del tráfico y la seguridad vial.

Pero, ¿realmente podemos estudiar el comportamiento de las personas en el ámbito del tráfico sin tener en cuenta su comportamiento en el ámbito general? La respuesta se puede inferir del diseño de nuestras investigaciones y, obviamente, es

negativa. De tal forma que podremos hablar y hablaremos a lo largo de nuestros libros de dos ámbitos: el ámbito vital y el ámbito vial. Si nos centráramos en el ámbito del tráfico nos sentiríamos seguros al afirmar que existen “malas” conductas en el tráfico. Así podemos definir como conductas “malas” en el tráfico a todas las conductas que ponen en peligro a algún otro usuario de la vía o a uno mismo.

Con la misma rotundidad podemos afirmar que existen personas que desarrollan mayoritariamente dichas conductas y que son “malos” conductores o mejor dicho conductores “malos”.

*“Algunas personas sonríen al rebasar el límite  
de velocidad  
Atemorizan a los peatones durante un minuto  
Anulan el progreso cuando conducen  
por la hierba  
Dejando apenas espacio para pasar  
El dominguero nunca aprobó un examen  
Oh sí, érase una vez en el Oeste”*  
*Dire Straits, Once upon a time in the west*

Quizás sea cierto que el esfuerzo que supone realizar “buenas” conductas en el tráfico sea igual que el de realizar “malas” conductas.

*“Se necesita energía agresiva para mover  
nuestros músculos, andar, comer, competir en  
los deportes, amar, trabajar. O podemos  
emplearla para torturar, matar, destruir.  
Se necesita la misma energía para besar que  
para morder, para acariciar que para arañar,  
para dar un paso o para dar un puntapié”*  
*Lawrence J. Friednam*

Pero no es lo mismo si atendemos a los beneficios asociados a cada uno de estos tipos de conducta. Y aún lo es menos si pensamos en el plano, que ya algunas veces hemos apuntado, de que determinadas

conductas negativas son a menudo reforzadas socialmente.

*“Corren buenos tiempos  
Para la bandada  
De los que se amoldan a todo  
Con tal de que no les falte de nada”*  
*Joan Manuel Serrat, Buenos tiempos*

O al menos la diferencialidad de realizar conductas “buenas” y en definitiva de “ser buenas personas” no es considerada socialmente.

*“Hoy resulta que es lo mismo  
Ser derecho que traidor  
Ignorante, sabio, chorro  
Generoso estafador  
Y todo es igual  
nada es mejor  
Lo mismo un burro  
que un gran profesor  
No hay aplazaos  
ni escalafón  
Los inmorales nos han igualao”*

*Enrique Santos Discépolo, Cambalache*

Como diría el crítico Rafael Flores “*que cambalache, hoy a la moral la dan por moneditas*”.

Llegado este punto alguien podría pensar que volvemos a la norma, a la ley a la que en alguna anterior edición nos asomamos de forma central. Y lo cierto es que quien haga dicha interpretación se equivoca ya que los tipos de comportamiento que tratamos de investigar están por encima de lo que determina la norma, al menos en su aspecto más formal.

En realidad, este año estamos más orientados hacia el estudio de lo “prosocial” frente a lo “antisocial”. Es decir, hacia aquellas conductas

que favorecen la ayuda entre las personas frente a aquellas que no son de ayuda que llegan a atentar contra las mismas y por ende contra la sociedad en general.

Si respondiéramos a la pregunta, ¿qué tipo de conductas se dan más en el ámbito del tráfico las prosociales o las antisociales?, dado lo que observamos todos los días en nuestras calles y carreteras, estaríamos tentados a concluir que las antisociales.

Pero la respuesta a esta pregunta, al igual que otras que nos vamos a hacer, no es sencilla. Al menos para nosotros, desde un punto de vista científico. Tampoco tiene una respuesta unívoca por parte de la población. De hecho, saber qué determinantes pueden explicar una u otra respuesta por parte de distintos sujetos ya es en sí mismo un dato tan curioso como útil desde un punto de vista práctico.

Además, muchas respuestas estarían determinadas por las circunstancias. Así, al igual que ocurría en el tema de las emociones, donde la variable situacional y por lo tanto momentánea era importante, en el tema de la conducta prosocial puede haber una influencia de los determinantes situacionales así como de la experiencia vital.

*“Ahora la dureza de este mundo  
Lentamente tritura los sueños  
Haciendo de nuestras promesas  
La broma de unos tontos  
Y lo que antes parecía blanco y negro  
Ahora adquiere tonos grises  
Nos perdimos en nuestro trabajo  
Nuestras facturas y nuestro trabajo  
Y es todo un viaje  
Sin mucho resguardo  
Cuando no tienes a nadie al lado  
Mi hermano de sangre”*  
*Bruce Springsteen, Blood Brothers*

Muchas de las conductas por las que calificamos a las personas como prosociales (participación en ONGs, donación de sangre, etc.) tratan de modificar una realidad que afecta a los demás o al conjunto de la población. En definitiva, tratan de “cambiar” el mundo.

Pero es curioso que precisamente la prosocialidad esté basada en una decisión interior que requiere, sin lugar a dudas, de un control personal dirigido a un cambio direccional de la naturaleza del ser humano.

*“No puedo cambiar el mundo  
Pero puedo cambiar el mundo en mí”*

*U2, Rattle and Die*

En este sentido es interesante acercarse a una cita sobre el disco Octubre que hemos utilizado de U2 realizada por McCormick en Hot Press: *“Es un elepé cristiano que evita el pedante puritanismo asociado con la mayor parte del rock cristiano, elude el viejo mundo, el fascismo emocional de la religión organizada (...). Es una suerte que los principales temas espirituales traten de lo que puede relacionarse con un marco de referencia más amplio que el cristianismo; la lucha del hombre por conocer y controlarse a sí mismo y a su propia naturaleza es algo que nos llega a todos de alguna manera”.*

Trabajar en el programa Actitudes es una decisión vital que tiene muchos componentes. Uno de ellos ya comentado en alguna ocasión es la gran libertad para escribir. Es por ello que las reflexiones vitales personales del grupo de trabajo de Actitudes se entremezclan con los datos más rigurosos y científicos.

Nosotros también hemos vivido a algunos antisociales, pero como hemos reflejado en nuestros textos, nuestra única respuesta ha

sido la de condenarles a la única pena del olvido de dejarles convivir con ellos mismos. Y finalmente hemos conseguido este grupo cuyas cualidades profesionales son superadas por las personales. Es lo mismo que se dice cuando se refiere a las variables que influyeron en la composición de U2 *“La habilidad musical podía adquirirse, aprenderse. La decencia, inteligencia e integridad, cosas imprescindibles para enfrentarse a los desafíos de este mundo, eran algo que no podías adquirir. Estaban presentes o ausentes, en un rostro, un par de ojos, la línea de la boca de alguien”*.

En consonancia con lo dicho, escoger un tema para investigar en el programa Attitudes es una decisión tan vital como la que tomamos en otros ámbitos personales. Está en relación con decisiones previas (la temática de los anteriores estudios) y como en todas las resoluciones importantes no están exentas de riesgo. Recordemos que cuando uno toma una decisión no existe a priori una solución correcta.

## 1.2 El sexto paso en un largo camino

Han ido pasando los años y aquí seguimos en el camino, en el largo camino, en el que continuamos dando pequeños pasos. Y en nosotros, el pasado y el bagaje que en él hemos adquirido, y que a través de estas páginas siempre hemos tratado de ofrecer, tiene tanta importancia como el futuro si lo hay.

*“Yo soy de ayer. Pero en mí hay algo que es de mañana y de pasado mañana, del porvenir”*

*F. Nietzsche. Así hablaba Zaratustra*

Y este año lo hemos vuelto a hacer; hemos asumido riesgo, hemos asumido mucho riesgo. Pero lo hacemos conscientemente, a sabiendas de que las consecuencias negativas del riesgo son sólo personales (para nosotros) y los beneficios son sociales.

*“Tú y yo siempre fingiendo*

*Acabamos por perderlo*

*Al final lo que no das*

*El mundo te lo quita”*

*Bruce Springsteen, Human Touch*

Así que no nos queda otro remedio que asumir riesgo para avanzar, porque las temáticas que generalmente hemos tratado, y que tratamos en esta ocasión, han sido poco investigadas y/o poco aplicadas desde el punto de vista de la intervención. Y si no, a los hechos nos remitimos. ¿Cuántas medidas y contramedidas van orientadas a fomentar la prosocialidad en el ámbito del tráfico? O, más específicamente, ¿cuántos programas de educación vial se centran en este precepto?

Para quien no estuvo en el comienzo y no ha tenido noticias de ello, y para quien a pesar de haber estado no lo recuerda, nuestro trabajo tuvo como primer objetivo trabajar en 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 la preocupación suscitada por la misma tanto en los 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 nueva 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. Un 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 (que nos siguen felicitando años después) por estos materiales, que no quisiéramos desde aquí dejar de agradecerles las motivadoras palabras que nos han dirigido. Nuestro mayor refuerzo está y ha estado en la utilización que de estos materiales han hecho tantos y tantos profesionales al aplicarlos en el “mundo real”.

Pero como el objetivo conjunto de las instituciones implicadas era tan ambicioso como difícil de conseguir, no podíamos

detenernos en medio del 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 cada vez sean menos los fallecidos y lesionados”. Así, (...) con el empeño de buscar la utilidad social en cada uno de los pasos que damos, esa segunda andadura nuevamente, sin darnos apenas cuenta, había marcado 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 clave 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, que se limita a edades más tempranas.

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”, fueron una reivindicación constante. Así como la necesidad de intensificarlas y endurecerlas.

Paralelamente, la permisividad social ante el quebrantamiento de esas regulaciones, se estableció como una reprobada actitud demasiado común. 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 surgía de plantearnos cuestiones tales como: ¿Son justas las leyes y regulaciones en el tráfico, son apropiadas? ¿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, no siempre la última palabra es del usuario de la vía y no siempre su conducta 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 importantísimo papel, porque al igual que tienen una influencia determinante en la vida diaria también la pueden tener y la tienen cuando estamos al volante.

En su quinta edición de las Jornadas de Reflexión, Attitudes propuso considerar la

relación emoción-conducta en el tráfico con el fin de aportar 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 resolver cuestiones que ya nos habíamos preguntado anteriormente como: ¿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 hacia la "conducción emocional positiva", un nuevo concepto que nos permitía enfocar la siniestralidad vial en nuestro país desde una perspectiva más innovadora y social.

Finalmente, como ya hemos apuntado, este año Attitudes para sus sextas Jornadas de Reflexión ha escogido la conducta prosocial *versus* la conducta antisocial como objeto de estudio. Dicha elección ha estado motivada, como en años anteriores, por algunas de las principales conclusiones de las jornadas previas, centradas en las emociones en la conducción.

En este sentido, hubo un gran grado de acuerdo, entre los expertos que participaron en las jornadas anteriores, en la principal conclusión de los estudios realizados por Attitudes: Las emociones son un elemento clave desde el punto de vista de la conducción y consecuentemente de la Seguridad Vial.

Además, se constató, que de entre todas las variables estudiadas, es la inteligencia emocional sin duda una de las más relevantes y definitorias del grado de seguridad vial. Dentro de lo que implica la inteligencia emocional, destaca la capacidad para conectar con las emociones de los demás, es decir, la empatía.

También se volvió a concluir la necesidad de que se puede y se debe educar también en el ámbito de lo vial desde una perspectiva general (a lo largo de las diferentes etapas y entornos vitales) e integral (dando importancia al papel social). Concretamente, se habló de que las emociones no pueden ser reprimidas, o a veces es muy difícil, pero podemos reconducirlas no solamente de forma individual sino especialmente de forma colectiva. De forma diferencial se destacó la importancia de los medios de comunicación para contribuir a ser conscientes de la necesidad de que nuestras emociones se adecuen al objetivo de la convivencia que supone una conducción respetuosa y segura para todos, dado que no conducimos solos. Es decir, debíamos entender la conducción como actividad compartida y responsable.

Todas estas conclusiones cobraban mayor importancia, cuando atendíamos a las actitudes y comportamientos negativos declarados en nuestro estudio "poblacional" por una parte de la población, que si bien son minoritarios, si consideramos el conjunto de la población española de conductores, son especialmente relevantes desde un punto de vista numérico (y de las consecuencias que para todos tienen sus conductas). Este grupo de sujetos de máximo riesgo no son "nuevos invitados", al contrario aparecen, de forma constante en todos nuestros estudios. Así, además de encontrarnos con personas con un

nivel de inteligencia emocional bajo nos encontramos con un grupo de la población que es especialmente agresiva en la conducción, que no cumple las normas, etc. Estamos convencidos de que este grupo se presenta como poco permeable a los mensajes de seguridad y, en ocasiones, reforzado por un entorno social permisivo a sus conductas.

Sin lugar a dudas, estábamos adentrándonos de lleno en la conducción prosocial, habrá conceptos como la empatía que pertenecen (y así lo hemos trabajado) al ámbito de las emociones que también pertenecen por derecho propio al ámbito de la prosocialidad.

Pero llegado a este punto, el ávido lector se habrá dado cuenta de que en esta ocasión no solamente nos basamos en las conclusiones de nuestras últimas jornadas para realizar dicha elección. Que la temática que tratábamos de abordar este año está íntimamente relacionada con todas las que tratamos anteriormente. En efecto, las conclusiones derivadas de jornadas tales como la agresividad en la conducción, la formación y la educación vial, los jóvenes en la conducción o el ciclo legislativo judicial, están relacionadas directamente con el tema escogido este año.

Consecuentemente, tal y como mencionábamos al principio, este año se pretendía trabajar el continuo que representa la conducta prosocial y la conducta antisocial. Concretamente, investigaríamos cuestiones tales como: ¿Qué tipo de conductas son prosociales o antisociales? ¿Cuáles son las raíces en las mismas? ¿Cuál es el peso de los distintos determinantes? ¿Son las personas prosociales en general prosociales en el tráfico? ¿Y los antisociales? ¿Es socialmente reforzada la prosocialidad en el ámbito del tráfico?

¿Cómo podemos potenciar las conductas prosociales entre nuestros conductores?

¿Cómo podemos intervenir sobre los conductores antisociales?

Bueno, como siempre nos planteamos muchas preguntas (las citadas en el anterior párrafo a grandes rasgos y otras más específicas) y de difícil respuesta. Pero, buscaríamos las respuestas y trataremos de alcanzar nuestras metas en aras de un objetivo: mejorar la seguridad vial y, consecuentemente, la calidad de vida de nuestra sociedad.

En resumen, que este camino lo iniciamos 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; continuamos estudiando la **estrategia** por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como es la de los accidentes de tráfico, la estrategia preventiva desde **la educación y la formación**, que nos llevó a estudiar al grupo de riesgo de los conductores **jóvenes**, uno de los que mayor riesgo suponen en el tráfico por la accidentalidad que representa, cualquiera que sea el indicador que utilicemos. La consideración de este grupo de riesgo nos hizo centrarnos en la **problemática de la normativa, la 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 del principal protagonista y/o responsable de ese comportamiento al manejar un vehículo, el ser humano y cómo

las **emociones** influyen en su conducción y, consecuentemente, qué relación y efecto tienen éstas con todos los temas anteriormente estudiados. Y ahora, el paso complementario al anterior, el de **la conducta prosocial y antisocial**.

Al fin y al cabo, este siempre ha sido el objetivo de Attitudes, que como "programa social de Audi" no ha querido más que tener de forma constante una conducta prosocial, contribuyendo de este modo, en la medida de sus posibilidades, a generar un nuevo clima de convivencia y solidaridad.

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

a) 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 auto-impuestas, 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 la conducta prosocial y antisocial en la conducción, lo hacemos desde una

perspectiva práctica. Es decir, se trata de tener tanto una base para actuar, como de tener una base desde la que juzgar lo que se ha realizado hasta el momento. Por este motivo, a lo largo del análisis no se pierde ni un solo momento en 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, al igual que nos ocurría el año pasado, dadas las limitaciones de la investigación (provocada por la ya mencionada escasa investigación atinente y por la falta de determinados tipos de intervención) volvamos a tener que realizar un ejercicio importante de inferencia.

b) 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 y de cómo actúa la población española en lo que se

refiere a conductas prosociales y antisociales, específicamente en el ámbito vial.

c) Las propuestas para la acción.

En último término y como actividad complementaria, también de nuevo se contempla la realización de una 6ª Jornada de Reflexión Attitudes: "La conducta en el tráfico ¿prosocia o antisocial?" y de unos *focus-groups* (grupos de discusión) que, con la reflexión 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 reiterar de nuevo este año, aprovechando estas páginas, 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

Hoy podemos decir, después de varios años, que algunas de estas personas son tan Attitudes como cualquiera de los que estamos en el día a día de este programa social. En realidad este programa de Attitudes ha traspasado no solamente fronteras físicas sino emocionales y nos ha unido a algunos con una fortaleza inquebrantable. Algunos saben bien lo que decimos y creo que lo expresan mejor con sus palabras.

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 sextas Jornadas de Reflexión Attitudes: La conducta en el tráfico ¿prosocial o antisocial?

Pero, ¿por qué unas Jornadas de Reflexión?, ¿qué objetivos perseguimos con estas sextas Jornadas?, ¿qué utilidad práctica pueden tener? Y a todo esto, ¿por qué con *Focus-Groups*?...

Ya contamos con la experiencia de las Jornadas celebradas los cinco 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, a pesar de que 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 cinco 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 sextas 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 la conducta prosocial y antisocial 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-groups* (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 contara por primera vez con un ponente español de reconocido prestigio internacional como fue el caso del conocido psiquiatra y escritor Luis Rojas Marcos.
- 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 de ellos 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 la conducta prosocial y antisocial en la conducción.

Con todo, quisiéramos reforzar la idea de que la utilización de *focus-groups* 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-groups* 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 sextas

jornadas de reflexión sobre la conducta prosocial y antisocial en la conducción, que se llevaron a cabo los días 23 y 24 de octubre de 2007.

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-groups* 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 grupo *DATS* 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-groups*. 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 desarrollada 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: la conducta prosocial y antisocial en el tráfico.

## 2. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP* “CONDUCTA PROSOCIAL Y TRÁFICO”

Fecha: 23 de octubre de 2007

### PARTICIPANTES:

- Violeta Mansó, Pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT). Profesora en la Facultad de Educación de Salamanca.
- Farners de Cruz, Responsable de Educación y Formación Vial del Servei Català de Trànsit (SCT).
- M<sup>a</sup> Jesús Iturralde, Responsable de Formación Vial de la Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco.
- Mar Cogollos, Directora de la Asociación Española de Lesionados Medulares (AESLEME).
- José Eugenio Medina, Criminólogo. Inspector de la Unidad de Seguridad Vial de la Policía Local de Elche. Miembro de la Asociación Valenciana de Monitores y Expertos de Educación Vial. Secretario de la Federación Española de Criminólogos.
- 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 Appliqués.
- Ignasi Morgado, Catedrático de Psicobiología de la Universidad Autónoma de Barcelona.
- Mario Arnaldo, Presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA).
- Jaume Baró, Director Territorial del Comisariado Europeo del Automóvil de Cataluña (CEA). Responsable de Seguridad Vial.
- Antonio Lucas, Coordinador del Departamento de Seguridad Vial del RACE.
- Carmen Gallardo, Vicerrectora de política social, calidad ambiental y universidad saludable de la Universidad Rey Juan Carlos.

### MODERADORA:

- Dra. Constanza Calatayud, Profesora Titular de la Universidad de Valencia. Investigadora del grupo DATS (INTRAS, Universidad de Valencia).

**Los ámbitos de discusión y conclusiones de este focus group fueron:**

**1. Determinantes personales, psicológicos, culturales, sociales, ambientales y contextuales de la conducta prosocial en el ámbito general y en el tráfico.**

- Se enfatiza la importancia de utilizar el término de predisposición genética (factores personales y psicológicos), no como un determinante único y aislado, sino como un elemento en el que van a incidir los factores educativos, ambientales, sociales y culturales que rodean al individuo y que, en conjunto, van a dar lugar al comportamiento pro o antisocial. En definitiva, es clave tener en cuenta las diferencias individuales en las que incide la educación, el ambiente, el contexto, etc.
- Se hace referencia a los cambios cognitivos asociados con el crecimiento y la maduración y que se traducen en cambios de actitudes y de comportamientos en el proceder pro o antisocial.
- Se plantea la conveniencia de utilizar el término "conducta social positiva" como alternativa más adecuada al de conducta prosocial aplicada al tráfico.

**2. Inhibidores personales, psicológicos, culturales, sociales, ambientales y contextuales de la conducta prosocial en el ámbito general y en el tráfico.**

- Experiencias personales negativas derivadas de la conducta de ayuda.
- La percepción de falta de apoyo o ineficacia del sistema de control social formal.
- Las interpretaciones subjetivas sobre las actitudes y conductas de los otros que nos

llevan a emitir argumentos y comportamientos defensivos o agresivos en distintas situaciones vitales o viales.

- El escaso desarrollo de las competencias básicas (cognitivas, emocionales y sociales) a lo largo de todo el ciclo vital.
- La escasa reflexión sobre valores básicos de convivencia, tolerancia, respeto, responsabilidad y actitud crítica ante la realidad, entre otros.
- La presión del grupo como determinante de las diferencias de comportamiento en distintas situaciones.
- Las conductas antisociales mostradas en diferentes medios de comunicación.
- La aceptación social de medidas o conductas antisociales.
- Una sociedad en la que se potencia el individualismo y la competencia, frente a la cooperación y el altruismo.

**3. Características actuales del sistema de tráfico que fomentan el comportamiento prosocial.**

- La presencia de agentes policiales.
- La transmisión de valores por parte de los medios de comunicación.
- Los avances tecnológicos.

**4. Características actuales del sistema de tráfico que inhiben el comportamiento prosocial.**

- La falta de mensajes y normas claras por parte de la Administración determina la pérdida de confianza en el sistema.
- La constante recepción de mensajes negativos relacionados con el sistema de tráfico.

## **5. Nuevas medidas que pueden fomentar el comportamiento prosocial en el tráfico.**

- Potenciar la conducta social positiva a través del desarrollo de valores (respeto de la norma, conciencia ciudadana, convivencia, ayuda, tolerancia, responsabilidad, etc.), locus de control, imagen de sí mismo, asertividad y autoestima entre otros.
- Educación permanente y continua de los valores para la convivencia desde las etapas iniciales del desarrollo.
- Buscar la complicidad y colaboración para favorecer la participación del usuario.
- El voluntariado y la participación activa en la comunidad como estrategias favorecedoras de la conducta social positiva.
- Incrementar el papel desempeñado por los implicados en los conflictos de tráfico a través de figuras como la mediación.
- Un mensaje adecuado a cada sector o grupo de la población y una educación específica en lugar de genérica.
- Fomentar el buen humor entre los conductores.
- Aprovechar cualquier momento o situación para informar, formar y educar. Por ejemplo, programas divulgativos sobre seguridad vial emitidos en horas punta en todas las televisiones públicas y dirigidos a todos los sectores de la población.
- Comunicación eficaz del supervisor policial: saber dirigirse y transmitir la información sobre la infracción: informar, formar y educar.
- Aprendizaje y educación de habilidades cognitivas y sociales por parte del conductor.
- Una Agencia de Seguridad Vial transversal, efectiva en todo el país.
- Educación permanente en respeto al otro y al medio ambiente.



### **3. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP***

#### **“CONDUCTA ANTISOCIAL Y TRÁFICO”**

**Fecha: 23 de octubre de 2007**

#### **PARTICIPANTES:**

- Martín Gil, Responsable de Educación Vial de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.
- M<sup>a</sup> Eugenia Doménech, Presidenta de PAT-Prevención de Accidentes.
- Roberto Durán, Psicólogo. Miembro de la Comisión de Tráfico y Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid.
- Maximiliano Lassen, Sociólogo.
- Fernando Miró, Profesor de Derecho de la Universidad Miguel Hernández de Elche (Alicante).
- José Manuel Rubio, Monitor de la Escuela infantil de Educación Vial de *Attitudes*.

#### **MODERADORA:**

- Dra. Cristina Esteban, Profesora Titular de la Universidad de Valencia. Investigadora del grupo DATS (INTRAS, Universidad de Valencia)

**Los ámbitos de discusión y conclusiones de este focus group fueron:**

**1. Introducción. Determinación de la conducta antisocial como la conducta asocial o no prosocial.** Como punto de partida, el grupo perfiló una consideración unánime de la conducta antisocial. Se definió de la siguiente forma: "La conducta antisocial es considerada en este contexto como la conducta no prosocial, bien por omisión bien por acción."

**2. Determinantes / potenciadores de la conducta antisocial en el tráfico.**

Se establecieron dos ámbitos de discusión en los que la conducta antisocial está determinada y potenciada por diferentes aspectos. Así la conducta antisocial en el tráfico se consideró respecto a la norma y respecto a los valores. En este sentido el grupo estableció los determinantes / potenciadores del no cumplimiento de la norma en sí misma y de la relación del comportamiento antisocial con los valores.

**(a) Respeto a la norma:**

(1) El sentido de la norma es negativo:

- Es obvio que se hace especial y casi único énfasis en el sentido negativo de la norma.
- En el tráfico se ha abusado de este aspecto, de la referencia al "no cumplimiento", algo que resulta paradójico si consideramos que el antisocial es el colectivo menos numeroso.
- La consecuencia negativa de este enfoque hace que nos olvidemos de la importancia de la conducta prosocial.
- También el sentido de la educación en cuanto a transmisión de la norma es

negativo, lo importante es el "qué no hacer". El "qué no hacer" para no ser castigado.

- Se considera que todo parte de la legislación. El que lo hace mal será castigado, pero, porque no ¿el que lo hace bien será premiado?

(2) La educación vial se centra en las normas jurídicas pero no en las normas sociales.

- El problema radica en que no se enseñan valores en el código de circulación.
- Los valores se hallan fuera de la norma. Nos enseñan valores y nos enseñan el código. Generalmente en muy diferentes momentos vitales. Es la persona la que ha de sostener esos valores adquiridos en todos los ámbitos, también en el tráfico.

Ejemplo de esta disociación norma – valores es que el hecho de ser antisocial implica entre otras cosas el incumplimiento de la norma, pero: ¿se puede ser prosocial circulando en sentido contrario? (por un motivo justificado y digno, como acceder a un accidente donde se necesita de nuestra intervención).

- Este hecho demuestra que no sólo las NORMAS REFLEJAN LO PROSOCIAL porque no reflejan valores. Sin embargo, como en el ejemplo, podemos valorar el comportamiento fuera de la norma.
- (3) Otro aspecto relacionado es, ¿qué ocurre con el prosocial que alguna vez vulnera la norma? Se convierte en una persona antisocial. Al respecto, deberíamos hablar de tendencias, una conducta no implica un comportamiento.
- La norma implica una interpretación que determina lo prosocial o lo antisocial. Es el "aspecto depresivo de la norma". Se puede

interpretar desde el punto de vista de qué se debe hacer o de cómo no se debe hacer.

*En definitiva: la norma es más compleja de aplicar en positivo, por lo que la norma y la educación se aplican en negativo, lo que puede determinar y formentar la conducta antisocial de los conductores antisociales.*

#### **(b) Respetto de los valores:**

No es suficiente "educar en valores" para mantener un comportamiento prosocial en el tráfico. El motivo de tal afirmación radica en que los valores entran en contradicción y divergencia con el tráfico. Entre otras razones:

- Los valores se contradicen con la disciplina que exige la carretera.
- Los valores no se aplican bien.
- Se produce una divergencia entre:

**valores – norma –requisitos de la carretera.**

**Por el contrario, el grupo consideró que la norma debe ir en correspondencia con el valor.** Debe reflejar la valoración social del comportamiento. De lo contrario, si no hay correspondencia, se produce el efecto contrario, la norma no se cumple.

Por otra parte, se produce una rebeldía en el tráfico, una lucha contra las normas porque no se trabajan los valores. De aquí la conclusión de que

*...La norma no ha de imponerse, ha de autoimponerse.*

#### **(c) Lo natural, la realidad, las condiciones fácticas y los valores:**

En la realidad del tráfico con la que nos enfrentamos, existe toda una serie de facilidades para que sean utilizadas (por ejemplo, la velocidad máxima de los vehículos,

pasar un semáforo en rojo sin consecuencias negativas...), pero la norma me dice que no puedo hacerlo.

#### **(d) La educación:**

Otro de los factores determinantes de la socialidad de los conductores es el papel de la educación y los padres.

Es importante a la hora de conformar un comportamiento antisocial en el tráfico la ausencia de modelos paternos adecuados. Esta ausencia de modelos se atribuye a la disminución del número de hijos, la participación de los abuelos en la educación, debido a la incorporación de la mujer al trabajo (sin ánimo de culpabilidades), etc.

En general, al margen de la ausencia de modelos adecuados, la educación en la familia permite actualmente una mayor tolerancia a la falta de valores, a la conducta antisocial.

### **3. Potenciadores / inhibidores del sistema de tráfico en la conducta antisocial en el tráfico**

#### **(a) La norma:**

Teóricamente la propia norma debería ser inhibidora de la conducta antisocial. En este sentido es necesaria porque me protege del antisocial. Sin embargo, esto no es así, es el antisocial el que no cumple la norma, luego ésta no te protege. Pero sí refuerza el comportamiento social, mantiene y confirma el camino correcto.

La normativa, lo normado (por ejemplo, la prioridad) aumenta (y determina) la antisocialidad en antisociales.

*En definitiva, el fomento de la normativa no sirve para nada, cuando el objetivo es que la cumpla el grupo de antisociales.*

La propuesta es: no permitamos que el antisocial se incorpore al sistema de tráfico, implementemos la selección de conductores. Si entra, si se cuela, saquémosle del sistema o reeduquémosle. Aunque para ello, se debe incrementar y mejorar la calidad de la vigilancia y el control.

#### • SELECCIÓN DE CONDUCTORES

¿Se puede detectar el antisocial? La influencia de la personalidad lo permite.

La selección puede utilizarse para eliminar sujetos nocivos en el sistema y para la intervención preventiva.

#### • EL SISTEMA DE TRÁFICO. EL CONTROL Y LA VIGILANCIA EN EL TRÁFICO

El sistema de tráfico nos ayuda a ser poco prosociales por su represión. Ante la represión, los antisociales son más antisociales.

En el mundo del tráfico es más fácil ser antisocial porque se trata de un sistema muy contradictorio. Esta contradicción constante se aprecia en características tan frecuentes como:

- La deficiencia de señalización
- Impunidad
- Aleatoriedad en la sanción
- Que me sancionen por algo que hace el 80%
- No se incorporan controles fácticos
- Inmediatez del proceso
- Limitadores de velocidad de vehículos, alcohol-lock, cinturón...

En este sentido se consideró que el control debe ser formal y real. Es más eficaz el control fáctico: limitadores de velocidad de vehículos, alcohol-lock, dispositivos que impiden que el vehículo se ponga en marcha sin cinturón...

*En definitiva, es más efectivo fomentar el control formal, real y fáctico*

#### (b) La educación vial:

- En la educación se deben potenciar y explicar las consecuencias positivas de ser prosocial.

Podemos ser antisociales por omisión o por acción, en ambos casos las consecuencias pueden ser negativas. No se hace hincapié en las consecuencias de la conducta.

- Las actividades educativas deben ser colectivas. El comportamiento vial es colectivo. Educamos para un comportamiento colectivo, de convivencia y respeto. Se debe lograr un aprendizaje significativo a través de ello. Se trata de que el sujeto se identifique con esos valores.
- Se deben establecer medidas educativas en las que se integre el sujeto.

*Debemos fomentar la participación del normado en la elaboración de las normas*

#### (c) Conciencia social:

Lo antisocial si no implica a los demás ¿es antisocial? La conciencia es que prima mi libertad, siempre que no afecta a los otros. Sin embargo:

Debemos transmitir la conciencia de que nuestra actividad al conducir es una acción social (prosocial o antisocial). De esta forma, siempre va a afectar a la sociedad. El valor a transmitir es que cada uno de nosotros forma parte de una sociedad, de una convivencia en la que debe existir el respeto, sin olvidar que los valores deben dirigir la norma.

#### (d) Fomento de la prosocialidad en los prosociales:

La conducta prosocial fomenta lo prosocial. Usando el fenómeno de masas y el impacto social, en lugar de buscar el antisocial.

**4. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP***  
**“EL TRATAMIENTO DE LAS INFORMACIONES  
DEL TRÁFICO ¿PROSOCIAL O ANTISOCIAL?”**

**Fecha: 23 de octubre de 2007**

**PARTICIPANTES:**

- Margie Igoa, Directora de la revista *Psychologies* España.
- Juan Carlos Pastor, Profesor Titular de Psicología de la Universidad de Valencia. Investigador del grupo DATS (INTRAS, Universidad de Valencia).
- 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).
- Ana M<sup>a</sup> Campo, Presidenta de la Asociación Stop Accidentes.
- Xavier Vilaró, Periodista y Jefe de la Guardia Urbana de Barcelona.
- Santiago Cambero, Sociólogo. Profesor de Sociología de la Universidad de Extremadura.
- Lourdes Feans, Jefa de Prensa del Servei Català de Trànsit (SCT).

**MODERADOR:**

- Cesáreo Fernández, Profesor de Comunicación Audiovisual de la Universidad Jaume I de Castellón. Investigador del grupo DATS (INTRAS, Universidad de Valencia).

**Los ámbitos de discusión y conclusiones de este focus group fueron:**

- Análisis del marco jurídico, social y cultural desde el punto de vista de su afección a la conducta prosocial/antisocial en general.
- Análisis de la influencia que tienen los medios de comunicación en el fomento o inhibición de las conductas prosociales y antisociales.
- Análisis de las medidas actuales (existentes) desde el punto de vista de su afección a la conducta prosocial/antisocial en el tráfico.
  - Medidas del sistema de tráfico que fomentan el comportamiento prosocial.
  - Medidas del sistema de tráfico que inhiben/eliminan el comportamiento prosocial.
  - Medidas del sistema de tráfico que fomentan el comportamiento antisocial.
  - Medidas del sistema de tráfico que inhiben/eliminan el comportamiento antisocial.
- ¿Cuál es el peso de responsabilidad de los medios de comunicación en esta temática?
- Nuevas medidas que pueden fomentar el comportamiento prosocial en el tráfico y eliminar las conductas antisociales, especialmente en lo que concierne a los medios de comunicación.
- Potenciadores de la conducta antisocial en el ámbito general y en el tráfico.
  - Características personales y psicológicas.
  - Características culturales y sociales.
  - Características ambientales y contextuales.

- Características actuales del sistema de tráfico que fomentan el comportamiento antisocial.
- Características actuales del sistema de tráfico que inhiben el comportamiento antisocial.
- Nuevas medidas que pueden eliminar/inhibir el comportamiento antisocial en el tráfico.

El tráfico, la circulación vial, tiene claramente la doble condición de representar una actividad social (o colectiva) y una actividad psicológica (o individual). Esto nos parece, sin duda, absolutamente obvio. Al igual que nos resulta obvio que los aspectos sociológicos y psicológicos que definen la condición humana se encuentran en íntima interrelación. Pero la banalización que un cierto ritmo actual de la cotidianidad introduce en nuestras vidas, nos lleva muchas veces a pensar tal interrelación entre lo social y lo psicológico, entre lo colectivo y lo individual, en términos demasiado simplistas emanados de la pura idea de sumatorio. Cuando en esencia, la relación que liga lo social y lo individual no es una relación de tipo sumatorio sino una relación de inclusión. Y, esto es fundamental, una relación de inclusión en ambos sentidos. Es decir, no sólo la sociedad incluye a todos y cada uno de los individuos que la constituyen, sino que también, cada individuo incluye a la sociedad total en que se integra.

Erich Fromm, en su interesante obra *La revolución de la esperanza*, plantea esta constatación haciendo hincapié en la superación de la condición puramente instintiva del ser humano:

“Percatarse plenamente de la propia humanidad significa percatarse de que, como dijo Terencio, ‘Homo sum; humani nil a

*me alienum puto'* (Hombre soy, y nada humano me es ajeno); de que cada quien lleva dentro de sí a toda la humanidad (...) Si queremos saber que significa ser hombre, debemos estar preparados para encontrar respuestas no en función de las diversas posibilidades humanas, sino en función de las condiciones mismas de la existencia humana (...) Dichas condiciones pueden ser reconocidas como resultado no de la especulación metafísica, sino del examen de los datos de la antropología, la historia, la psicología del niño y la psicología individual y social. (...) El hombre nace como una extravagancia de la naturaleza, siendo parte de ella y, no obstante, trascendiéndola. Tiene que encontrar principios de acción y de decisión que reemplacen los principios del instinto. Tiene que buscar un marco de orientación que le permita organizar una imagen congruente del mundo como una condición para obrar congruentemente. (...) El hombre no sólo tiene mente y necesidad de un marco de orientación que le permita darle algún sentido y estructura al mundo que le rodea; tiene también un corazón y un cuerpo que necesitan estar enlazados emocionalmente al mundo –al hombre y a la naturaleza-. (...) Los lazos del animal con el mundo están dados, mediatizados por sus instintos. El hombre, a quien su consciencia de sí y su capacidad para sentirse

solo han colocado aparte, sería una desvalida partícula de polvo empujada por los vientos si no hallara lazos emocionales que satisficieran su necesidad de relacionarse y unirse con el mundo trascendiendo su propia persona.

Y así, podemos entender que, una conducta prosocial es una conducta en que se es plenamente humano, por evidenciar una esencia suprainstintiva, mientras que una conducta antisocial es aquella en que rebajamos nuestro grado de humanidad por atender tan sólo a un residuo instintivo fuera de nuestro control. Y, justamente, en el tráfico es donde los instintos deben estar siempre al servicio de nuestra atención, de la evitación del peligro y de circunstancias funestas para la supervivencia e integridad propias y ajenas, pero nunca al servicio de la agresividad, del conflicto y de un egoísmo disruptor de la convivencia y la armonía entre las personas y los conductores.

Es decir, resulta fundamental ser prosociales cuando conducimos. Para ello debemos tener *interés* en el tráfico. Pero un interés particular, no un interés banal o banalizado. Como dice el propio Fromm:

“La palabra ‘interés’ ha perdido hoy día la mayor parte de su significado. Decir ‘Estoy interesado’ en esto o aquello casi equivale a decir ‘no tengo ningún sentimiento en particular hacia eso, pero no me es del todo indiferente’.(...) Pero ese deterioro del significado de las palabras, tan generalizado, no puede disuadirnos de que las utilicemos en su significación original y más profunda, lo cual quiere decir devolverles su propia

dignidad. 'Interés' viene del latín *inter-esse*, o sea 'ser entre'. Si estoy interesado, debo trascender mi yo, debo estar abierto al mundo y saltar dentro de él. El interés se funda en la disposición a la acción. Es aquella actitud relativamente constante que nos permite, en todo momento, captar intelectualmente, así como emocional y sensiblemente, el mundo exterior. Quien está interesado se vuelve interesante, porque el interés posee una cualidad contagiosa que despierta el interés en aquellos que no pueden interesarse sin ayuda"

Desgraciadamente, en la actualidad, los medios de comunicación no suscitan interés en, o por, ellos mismos y tampoco suscitan interés en la seguridad vial y el tráfico en general, ni en la relevancia que la prosocialidad presenta en este tema. Nos referimos, por supuesto, a esa consideración profunda de interés a la que alude Fromm. Desde luego que los medios de comunicación suscitan atención a ellos mismos. Y también prestan atención a la cuestión del tráfico y la seguridad vial. Pero se trata en todo caso de una atención sin interés. Se trata de un ejercicio alejado del *inter-esse*. De algo que representa la perversión de la noción de interés antes expuesta. No se trata de interés encaminado a trascender el concepto de yo, sino de puro autointerés.

Los siguientes puntos recogen, a modo de conclusiones, esta ausencia de interés y la triste realidad en que vivimos respecto de la relación entre medios de comunicación y tráfico en general y, en particular, en lo relativo al fomento de la prosocialidad en el tráfico y en la vida en sí. Una ausencia de interés real

que, de no ser así, tendría un gran efecto en la sociedad y los individuos hacia una modificación humanizante de las conciencias y los comportamientos, como de hecho la tiene actualmente en su perversión.

1. No existe investigación periodística sobre seguridad vial. No existe información desde los medios orientada a la formación y educación vial: se informa más sobre accidentes que sobre las infracciones y las sanciones. La información en materia de tráfico transmitida a través de los medios de comunicación debiera incluir contenidos sobre seguridad vial y no mera información sobre los accidentes y las víctimas, analizando, por ejemplo, las causas y razones de los accidentes y las circunstancias que rodean al accidente.
2. Existe un paralelismo entre cómo conducimos y cómo nos conducimos. No vivimos relajadamente y por lo tanto tampoco conducimos relajadamente. La falta de solidaridad en la conducción es reflejo de un estilo de vida que se caracteriza por la crispación, el nerviosismo y el desencuentro. El tratamiento de la información por parte de los medios de comunicación debe contribuir a crear un clima de relajación y fomentar el respeto a las normas.
- 3- Desde los medios se debe fomentar el rechazo general a los comportamientos antisociales en tráfico, como ocurre con el consumo de cigarrillos, alcohol, drogas o la violencia de género. Además se debería insistir en la necesidad de acabar con la doble cultura del delito. La información sobre el tráfico no debiera limitarse a los medios de comunicación específicos sino también llegar a los más generalistas, con carácter divulgativo. No debiera

- diferenciarse entre delitos de tráfico y delitos generales. Los delitos son delitos sin excepciones y el cumplimiento de las normas no debe contemplar excepciones.
4. El calado de la conducta prosocial en el tráfico se ve gravemente obstaculizado por la promoción desde los medios de comportamientos antisociales: el programa "Escenas de un matrimonio" y su creciente audiencia constituye un ejemplo de feedback y modelado negativo. Además es necesario adaptar los mensajes sobre seguridad vial y los lenguajes a los diferentes públicos susceptibles de socialización al respecto.
  5. La información sobre el tráfico no debiera limitarse a los cambios normativos, como por ejemplo el carné por puntos. Desde los medios se debería comunicar las responsabilidades sociales y legales que se derivan de la infracción de tráfico y hablar de aspectos correctores relacionados con la pena impuesta por el sistema legal y las medidas de reeducación social. La supervisión y el control policial se complementa con la educación a través de la socialización y los agentes educativos responsables de la formación vial. Los delitos de tráfico no deben quedar impunes. Las sanciones deben ir acompañadas de medidas correctoras para ser efectivas. Es necesario dotar de recursos y reeducación social.
  6. Se debe informar y formar a los informadores: incrementar las relaciones entre los medios y los especialistas en seguridad vial, así como organizar cursos específicos. Desde los medios de comunicación se deben fomentar iniciativas que contemplen mayor cooperación entre comunicadores y expertos, tratando a los periodistas ante todo como personas más que como profesionales de la información.
  7. Desde los medios debe potenciarse la educación en valores y proponerse formas de actuación positivas y modelos educativos que sirvan de referente. Se debe recurrir a estrategias basadas en mecanismos psicológicos de carácter universal, como las emociones y motivaciones básicas o los procesos de identificación, para transformar la norma en valor con significado personal.
  8. Desde los medios se deben resaltar acciones cotidianas de cooperación social y actitudes de respeto y tolerancia, como pequeños pasos previos y necesarios para aspirar a metas más ambiciosas en materia de prevención de conductas antisociales y delictivas en tráfico.
  9. La información mediática específica sobre seguridad vial debería presentar casos positivos e historias atrayentes. Se debe intentar una mayor difusión del mensaje a través de estrategias de comunicación novedosas, más creativas e incluso con un componente lúdico y divertido para captar mejor la atención del público destinatario (por ejemplo a través de series de dibujos animados para niños o similares).
  10. Desde los medios de comunicación se pueden desarrollar propuestas conceptuales, como por ejemplo el concepto de conducción social o conducción cordial, etc., que sirvan como estrategias de modelado de comportamientos prosociales.
  11. Desde los medios de comunicación se pueden desarrollar iniciativas más directas como por ejemplo el recurso a estrategias de comunicación con personas reales,

instancias y agentes implicados en accidentes de tráfico como accidentados, bomberos, ambulancias, policías, informadores, jueces, etc., tomando como referencia el modelo del "Road Show".

12. Desde los medios de comunicación se pueden desarrollar iniciativas más participativas y solidarias, basadas en la movilización y participación ciudadana, como por ejemplo organizando un "Día de la Seguridad vial".

13. Desde los medios de comunicación se pueden desarrollar iniciativas basadas en la gestión del espacio público y el compromiso entre distintos estamentos, tomando como referente el llamado "Pacto por la movilidad".

14. Desde los medios se puede comunicar la conveniencia de un Gran Pacto Social orientado a la creación de una Agencia o Comisión Nacional que fomente, desarrolle y coordine las iniciativas en Seguridad Vial.

**5. DISCURSO DE PERE NAVARRO,  
DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO**

Fecha: 24 de octubre de 2007

Buenos días a todos.

En primer lugar agradecer a Attitudes, del grupo Audi, que un año más me hayan invitado a compartir estas Jornadas de Reflexión. La verdad es que estos estudios, estas reflexiones, las publicaciones que luego hacen, nos ayudan, de alguna manera, a seguir el día a día y a complementar lo que hemos estado trabajando este año con la modificación del código penal y con algunos temas de sanciones. Recuerdo que aquel libro de Attitudes sobre la justicia en el tráfico era un libro que estaba encima de la mesa del grupo que estábamos trabajando todos estos temas. *Lo digo, en fin, un poco como reconocimiento al trabajo.*

También, valorar lo que tiene de espacio de reflexión. A mi me gusta el título de Jornadas de Reflexión, ya que todo el mundo y, especialmente los que estamos trabajando en temas de tráfico, vamos muy apretados, vamos muy deprisa, vamos muy cargados y necesitamos parar, pensar, reflexionar, ¿por qué?, ¿para qué?. Así pues, el título de Jornada de Reflexión es especialmente adecuado, en una sociedad estresante, compleja, complicada y con un ritmo acelerado de ocupación, con lo cual, una vez más, este agradecimiento. Y también por los temas que toca sobre el binomio automóvil, conductor y vía. Y es que ello representa muchas cosas de nuestra sociedad, porque es una síntesis perfecta de la complejidad que hay en el mundo actual, donde el conductor está con una mochila que contiene sus problemas personales, sus problemas familiares, sus problemas laborales, sus problemas económicos, su aprendizaje, cuando está en el coche en medio de todo lo que hace referencia al tráfico urbano.

Luego, también, porque es un buen ejemplo de la sociedad actual en cuanto hay 24 millones de conductores, e insisto, cada uno con su mochila, compartiendo un espacio limitado y finito, como son las vías públicas y las carreteras. Ya lo saben, si cada uno pone algo de su parte, todos ganan. Si imperan el individualismo y el egoísmo, al final aquello se hace ingobernable y todos, absolutamente todos, pierden. Insisto en que en los temas de tráfico y seguridad vial, uno al final se da cuenta de que no sólo es que no haya accidentes y que no haya víctimas, sino que es todo un modelo, es todo un ejemplo de pedagogía, de la forma y modo de organizarnos para que funcione todo esto, para que de alguna manera, todo pueda funcionar razonablemente.

Hay dos palabras que yo siempre digo en el tema del tráfico y que a mi me obsesionan. Una es compartir, es decir, somos muchos que estamos compartiendo y hay que ser conscientes de que estamos compartiendo, y hay que renunciar a pequeñas parcelas individuales de libertad, para obtener una gran ganancia colectiva como es la seguridad. Y la otra es pensar en los demás. Cuando uno está en la carretera, tiene que hacer el esfuerzo de pensar en los demás y pensar en ello quiere decir, colocarse en el sitio de los otros, es decir, entender a los demás, es decir tolerancia, y quiere decir muchas cosas más.

En definitiva, estos dos conceptos, pensar en los demás, y compartir, son la esencia de alguna manera, de todo lo que hace referencia a la filosofía del tráfico.

Y detrás hay valores, sentido cívico, solidaridad, respeto a los demás, auto-responsabilidad. Por esto, estamos especialmente cómodos, todos los que

trabajamos en educación vial, en que la unidad didáctica, que se ha puesto en la enseñanza obligatoria, esté dentro de la asignatura de Educación para la Ciudadanía. Es su sitio. Es decir, si hay valores, la seguridad vial, la educación vial entra sola. Si no hay valores cívicos de solidaridad, de compartir y demás, ya podemos hacer el esfuerzo de explicar las señales de tráfico, los semáforos y lo que sea, que aquello no va a funcionar. Es decir, es su sitio adecuado. Y lo digo por la especial oportunidad de que este año es cuando se ha puesto en marcha esta asignatura, Educación para la Ciudadanía. Y recuerdo que hace poco, un profesional de la educación me decía: *"Mira, los afluentes del Ebro los podrás encontrar en el Google, pero los valores, no"*. Esta es la función de la escuela, enseñar valores, enseñar la forma y modo de comportarse y de compartir con los demás.

La verdad es que el título de estas jornadas de hoy, es especialmente sugestivo: "La conducta en el tráfico, ¿prosocial o antisocial?". Yo he estado mirando un poco el propio sumario y también es sugestivo. ¿Qué es una conducta prosocial y antisocial? Personalidad y conducción. Prosocial y antisocial. Explicaciones teóricas de la conducta prosocial y antisocial. Prevención y rehabilitación de la conducta antisocial. El control policial. Los programas formativos de educación vial. La modificación de la conducta antisocial. Programas reeducativos.

Y luego hay uno, que no he tenido tiempo de leérmelo, pero que el título era especialmente sugestivo. Dice: El caso de Japón. Y lo digo porque ahora en este país tenemos un problema con el tema de las motos, de motos de alta cilindrada. En Japón, no hay o casi no existen las motos de más de 400 c.c., hay como un examen que es como para llevar un

avión. ¿Qué está pasando? ¿Que allí en Japón, fabrican unas motos para los europeos y para los estadounidenses, que ellos no usan? Algo hay detrás de todo esto.

Algunas preguntas debemos hacernos todos. Tres frases sacadas de las conclusiones del libro, *básicamente para que se vea que me lo he leído*. Unas son preguntas, ¿Por qué hay tantos conductores egoístas?, ¿Cómo podríamos convencerles de que condujeran con más cuidado y con la debida consideración al bienestar ajeno?, ¿Cómo podríamos conseguir que todos y, especialmente los conductores noveles, recién llegados al mundo de la conducción, no adquieran desde el principio estos hábitos antisociales de la conducción? ¿Cómo podríamos lograr que hubiera más conductores prosociales, y que los conductores antisociales, adquirieran los hábitos de la conducción prosocial? Luego hay otra afirmación, que dice: *"El comportamiento prosocial, es el fruto de un aprendizaje lento y constante, que se inicia en la infancia, se consolida a través del proceso gradual de socialización en la familia, en la escuela, los grupos de referencia y la vida comunitaria. La educación recibida, consolida un sistema de creencias y una conciencia moral, que determina pensamientos, sentimientos, actitudes, comportamientos hacia las reglas, normas y leyes que regulan la vida colectiva."*

También se dice: *"Hay cosas que no podemos decir, si no es a costa de ofender y hay cosas que no podemos hacer si no es a costa de molestar al prójimo. No podemos vivir a costa de los demás, ni pasar por encima de ellos, para salirnos con la nuestra, hay que contar con ellos, hay que cooperar"*. Y por último, una referencia que dice: *"Si estamos*

*comprometidos en diseñar carreteras y coches seguros, esto es necesario, pero no es suficiente. La cuestión crucial sería ¿Cómo diseñar conductores seguros?"*

Por último, decirles que todo esto nos ayuda a nosotros a intentar contestar estas preguntas, que nos hacemos los que trabajamos en Tráfico. Preguntas como la de aquel accidente que hubo en Galicia de un joven que iba sin permiso de conducir, pero con su madre al lado, y se llevó a dos motoristas por delante, muertos los dos motoristas y la madre, y él iba con un coche de alta cilindrada y alta velocidad. ¿Qué pasa? Necesitamos respuestas.

Últimamente, también hemos tenido varios casos de conductores que circulan en sentido contrario, y que la prensa lo ha despachado con una cierta facilidad, diciendo que estos son conductores kamikazes o un tema de apuestas y demás. A nosotros nos da la impresión de que lo que hay detrás, mayoritariamente, es un conductor con muchos problemas, sometido a mucha presión personal, sometido a una gran tensión y con mucha medicación, que ha desconectado ya de la realidad. Y se pone a conducir en sentido contrario y no se da cuenta.

Por otra parte, estamos trabajando en el código penal y estamos mirando a ver qué

pasa con los conductores sin permiso. Ayer estábamos mirando un informe, y vimos que hay conductores denunciados cuarenta veces en un año, por conducir sin permiso. Es verdad que hay una sanción económica, pero si es insolvente, y las va acumulando, le importa poco. ¿Qué pasa? ¿Qué hay dentro de la cabeza de esta gente que se comporta de esta manera? Hay un tipo de caso que se repite, que lo recibimos el lunes por la mañana, y que viene a ser algo así como el que todavía no se ha acostado, con alcohol, y que atropella al ciclista o al que ha salido a hacer footing por la mañana, a primera hora. Otra constante.

Y sobre todo esto, necesitamos respuestas para conocer que hay detrás. Probablemente, el permiso por puntos nos está permitiendo también acercarnos más a la figura del que va agotando los puntos. Aquel que va infringiendo de forma reiterada. Nos tiene que dar, o nos está dando, una información de ayuda. Pero las preguntas se acumulan encima de la mesa de todos los que trabajamos en Tráfico, y las preguntas al final son, ¿qué pasa en la cabeza de la gente que está detrás de todos estos hechos y con estas dramáticas consecuencias?

Ojalá estas Jornadas de Attitudes nos ayuden a encontrar alguna respuesta a todas estas preguntas. Muchas gracias.

**6. CONFERENCIA DE LUIS ROJAS MARCOS,  
PROFESOR DE PSIQUIATRÍA DE LA UNIVERSIDAD  
DE NUEVA YORK**

Fecha: 24 de octubre de 2007

Buenos días,

Para empezar, me gustaría expresar mi agradecimiento a Audi y a la iniciativa social de Attitudes, por su amabilidad al haberme invitado a estas Jornadas tan interesantes y tan importantes.

Yo tengo la suerte de ser un inmigrante que se fue a Nueva York, a Estados Unidos, cuando tenía veinticuatro años, hace ya cuarenta años y tengo la suerte de poder ir y volver. Antiguamente, el que se iba a América, o se quedaba allí, o bien volvía con los pies por delante. Pero hoy día, gracias a estas invitaciones, a los puntos de Iberia y a otras cosas, podemos ir y volver y esto nos permite poder disfrutar del país en que nacimos, en mi caso éste, y también del país que me acogió cuando era un joven un poco perdido.

Para poner el tema de hoy en su contexto, me acuerdo de un amigo sociólogo que tengo que estaba haciendo una encuesta epidemiológica sobre la esperanza de vida en un pueblo pequeño. Me contó, era por la mañana, que vio pasar a una señora por la calle que a él le pareció que podía contestar a su pregunta, y le hizo esta pregunta: *"¿Señora, cuál cree usted que es la tasa de mortalidad en esta zona?"*. La mujer pensó unos segundos y luego contestó con convencimiento: *"Un muerto por persona"*. Efectivamente, la señora tenía razón, claro, lo que mi amigo estudiaba es la esperanza de vida, o los años que nos queda por vivir a partir de un momento dado, pero mientras nuestros genes prefieran una vida prolífica y activa a una vida interminable, pues realmente y, por cada nacimiento, va a haber una muerte. Lo que si ha cambiado es la esperanza de vida, que es lo que estudiaba mi amigo.

Respecto a la esperanza de vida, no sé si saben que la mujer española es la que más vive en el mundo después de la japonesa, ¿lo sabían?. Yo tengo mi teoría, y si me voy del tema me avisan. Cuando el avión llega a Madrid de Nueva York, hay dos cosas que me llaman la atención: una, es el olorillo a café y a tabaco, tabaco ya menos, no, pero...café. Porqué mis amigos, cuando van a Nueva York me dicen: *es que aquí tenéis aguachirles....*, pero lo otro que me llama la atención es que aquí se habla mucho. ¿Han notado que aquí y sobre todo las mujeres, hablan mucho? ¿Están de acuerdo?... Y eso es muy bueno, tiene que ver con el tema, eso es muy bueno...Yo tengo un amigo que es cardiólogo, que se llama Valentín Fuster, que es español. Un cardiólogo muy conocido. Y cuando el habla del infarto de miocardio, del ataque al corazón, pues habla de la importancia del ejercicio, de la dieta, de medirse el colesterol, pero al final dice que hablar es bueno para el corazón. Estoy de acuerdo con él, hablar es bueno para el corazón, pero hablar es bueno también para el alma, para el estrés, y si no tenemos con quien hablar, hablamos al perro, al gato, a la planta. ¿Os puedo hacer una pregunta ya que estamos en familia? A ver, que levanten la mano todas aquellas personas que estamos aquí, que en algún momento hemos hablado en alto, a solas. ¡No me lo puedo creer! ¡El noventa por ciento más, los tímidos, o sea, el noventa y cinco por ciento, hemos hablado solos! Muy bien, muy bien, alarga la vida y es muy bueno para el estrés. Se encierran en una habitación, delante del espejo, unos minutos, y si alguien dice algo pueden decir, pues yo tengo un amigo, Luis, que es psiquiatra, y dice que esto de hablar solo está muy bien.

Hablar es importante, es importante para el estrés, como decía, ya que el estrés es un factor importante en el tema de la seguridad

vial que hoy estamos hablando. Es curioso que, pese a que hay cosas que no han cambiado, como la señora de la encuesta, hay cosas que cambian, y cambian por la evolución del ser humano. El tema que nos trae aquí hoy, es un tema nuevo, porque el automóvil es un instrumento relativamente nuevo, no me sé la historia pero yo que nací en el año cuarenta y tres, recuerdo que había muy poco coche y, probablemente, en los años veinte muchos menos. O sea, que estamos hablando de un tema nuevo, un tema que tiene que ver con la tecnología, con el avance del ser humano y de la humanidad y esto es importante.

Tenemos la capacidad, por eso la humanidad ha mejorado y va a avanzando tanto, no solamente de superar la adversidad, las catástrofes, sino también la capacidad que tenemos, casi inconscientemente, de detectar los cambios, las necesidades nuevas y adaptarnos. Por eso, cada día se vive más y cada día se vive mejor, en general. Naturalmente hay países que lo están pasando mal, pero en general, no solamente vivimos más, si no mejor, ¿no?. ¿Están de acuerdo con esto?, ¿no? Yo veo varias caras que...en España hay lo que yo llamo, bueno, no solamente aquí, son pensamientos automáticos. Yo quiero que piensen en esto, pensamientos automáticos. Son pensamientos que tenemos, pero que no los pensamos mucho, son pensamientos automáticos. Y ahora que he visto unas caras que no estaban de acuerdo...aquí hay un dicho que es "cualquier tiempo pasado, fue mejor". Esto es un pensamiento automático, lo voy a demostrar. A ver, que levanten la mano todas aquellas personas, les recuerdo que estamos en familia y que vamos a participar todos... ¿eh?...que levanten la mano todas aquellas personas que hubieran preferido nacer hace

cien años. No me lo puedo creer, ¡uno! bueno, menos mal, uno, porque sino, esto estadísticamente...uno. Y ¿ciento cincuenta años? O sea, una persona, no se cuantos estamos aquí, pero la idea de que cualquier tiempo pasado fue mejor, no, ¿verdad?.

Yo venía en el avión con una señora muy amable, que hablaba mucho y por eso va a vivir mucho. No nos habíamos puesto todavía el cinturón y va y me pregunta ¿a qué te dedicas? y ¿a dónde vas?. Y yo le expliqué que iba a Madrid, ya que desde Audi me habían invitado a dar una charla. Y sin escucharme y sin pensarlo, va y me dice "... pues España está fatal". Sí, un pensamiento automático, como en la frase de que cualquier tiempo pasado fue mejor. Bueno, y como el viaje es tan largo, pues, no me pude resistir a preguntarle: *¿Y por qué piensa que España está tan mal?, porque yo veo a España que está muy bien y va mejorando en los últimos treinta años y llevo cuarenta años fuera, pero... No, no, tú no sabes de lo que va, mal, mal, mal,... Y, ¿Por qué?* Y me dice, también sin pensarlo mucho: *"Estamos rodeados de maltratadores y de terroristas". ¡Qué horror!, ¿no?. Entonces le pregunto: O sea, que en tu familia, en tu edificio, en tu vecindad, estás rodeada de maltratadores, ¿no?. Se me queda así mirando, piensa un poco, y me dice: Bueno, ahora que me lo pregunta, no, en mi familia no hay maltratadores, no, en mi edificio tampoco, no, no. Y a terroristas, ¿a cuántos conoces?* Claro, ya no me volvió a hablar hasta el final, cuando el avión ya llegaba a Madrid, cuando va y me dice: *"Mira, he estado pensando..."*. Se había pasado seis horas pensando. *"...porqué te dije esto y lo digo porque es lo que veo en la tele y los telediarios"*. Curioso. Esa señora, inteligente, había confundido la noticia con la vida normal, y como sabéis, la noticia es algo que tiene

pocas probabilidades de ocurrir en la vida normal.

Respecto a estos pensamientos automáticos, es muy importante que penséis en los que tenéis vosotros, en los que tenemos todos, o los que tienen las personas que están a nuestro alrededor. Un conductor, que va de mal humor en su coche, suele tener pensamientos automáticos muy negativos: esto está fatal, esto no hay por donde cogerlo... O sea, que no piensa mucho y así, sin racionalizar, llega a unas conclusiones que no son reales pero que reflejan un estado de ánimo, reflejan una manera de pensar.

Pues ahora que ya me he ido por ahí, voy a volver al tema de las Jornadas. Como decía, este es una temática nueva, y digo esto, y lo repito porque es importante. Para mí es una satisfacción. Y los organizadores de estas Jornadas os tenéis que sentir muy bien porque estáis tratando un tema que está en la vanguardia de la humanidad en este momento, que preocupa y que es nuevo. He leído también los dos libros que se han publicado y felicito al Dr. Alonso y a sus colaboradores porque son realmente documentos muy valiosos.

Pero, de una forma más global, para mí es importante que le demos importancia a cosas que antes no teníamos. En el tema de la violencia, tenemos la violencia vial, de tráfico, que es un tema nuevo, como no hace mucho era la violencia de género, que también es relativamente nueva. Cuando yo crecía en Sevilla en los años cuarenta y cincuenta, el maltrato a la mujer se daba por hecho y no se separaban los homicidios por sexo. Yo recuerdo de pequeño, cerca de donde yo vivía, había lo que llamaban Los Corrales, donde vivían familias hacinadas. Y no llamaban la atención ni los gritos, ni las

mujeres que aparecían con magulladuras al día siguiente. La violencia de género es algo nuevo y otra violencia nueva es el acoso escolar, ahora que se habla de los jóvenes que en el colegio acosan a sus compañeros. Si preguntamos, veremos que todos hemos vivido el acoso, yo de pequeño también, y luego lo hemos vivido como testigos o como acosadores o como acosados, pero no se le daba importancia. Entonces, la humanidad que es muy sabia, y casi sin darnos cuenta, hace que hoy día rechacemos mucho más la violencia que antes. Incluso las guerras que son terribles, y que desafortunadamente, todavía forman parte de nuestra historia actual. Pero rechazamos mucho más hoy día las guerras, que antes. La Segunda Guerra Mundial, del treinta y nueve al cuarenta y cinco, acabó con cincuenta y dos millones de personas. Es fuerte. Hoy no nos podemos imaginar la peor situación con esos números, claro.

Cada día tenemos menos tolerancia a la violencia y por eso estamos aquí, porque cada día tenemos menos tolerancia hacia la violencia en el tráfico, la violencia que utiliza el automóvil como arma. En Nueva York, hace unos años, cuando estaba de alcalde Giuliani, que empezó en el año noventa y cuatro, salió una nueva ley donde se consideraba al automóvil un arma. De forma que, si alguien conducía en la ciudad de una forma temeraria y lo detenían, le quitaban el automóvil porque era un símbolo de arma. Le quitaban el automóvil y luego el hombre o la mujer, tenían que ir al juicio y al final le devolvían el automóvil si se resolvía el tema. Pero de momento, ese automóvil no se utilizaba. Digo esto porque también es importante el ver, y claro que estoy hablando de un extremo, que el automóvil nos da anonimato.

Cuando alguien se cruza delante de mí y me entra la rabia de la carretera, lo que pienso es si ese hombre, conociéndome, hubiera hecho esto. Cuando digo si me conociera, si fuese su amigo, si supiera quien soy, me refiero como persona, no como psiquiatra. Y esto me ayuda a no tomármelo de una forma personal. Se lo digo a mis hijos: "¿veis lo que ha hecho éste?, se ha colado a los que estábamos esperando..." . Se ha colado, pero no me lo hace a mí, porque él no sabe a quién se lo está haciendo, porque él está dentro de esa burbuja de anonimato, y yo también, y él no sabe quién soy y yo no se quién es él.

El anonimato, por tanto, es un factor importante a la hora de explicar algunas de las conductas agresivas que vemos en la carretera. De hecho, si a veces tenemos una confrontación, no sé si os ha pasado, y salimos del coche y resulta que es un amigo, pues enseguida vamos, en dos segundos, está resuelto: *¡Hombre! mira, lo siento, perdona. No perdona tú, perdona tú...* Cambia inmediatamente. O si es un vecino que nos cae bien, pues inmediatamente se termina el problema. El anonimato es algo importante a la hora de explicar el uso del automóvil como arma y, al final, a lo mejor, una solución es llevar todos el nombre detrás o una foto del conductor, de forma que todos, a medida que vamos conduciendo, sabemos con quién nos estamos tratando. Pues mira... es una mujer, es un hombre. No sé, algo que rompa esto.

Es curioso, no sé si sabéis, que el Papa Benedicto XVI y el Vaticano, el pasado mes de junio sacaron los diez mandamientos relacionados con el tráfico. Es curioso, porque las religiones y la Iglesia rara vez se meten en temas tan inmediatos. No lo he preguntado y no sé porqué decidieron sacar esos diez mandamientos, pero el primero es no matarás

y ahí va luego y habla del arma mortal, habla de la importancia de la gentileza, la atención, la prudencia, habla de ser generoso, habla de no utilizar el automóvil como poder o dominación y habla del perdón, muy importante porque gracias a la mala memoria perdonamos y esto es fundamental a la hora de conducir. Porque si uno va conduciendo y no ha perdonado lo que ha pasado en casa, va frustrado y tenso. La mala memoria es muy importante y muy buena, ¿estáis de acuerdo?. Y la memoria es muy sabia, os voy a hacer una pregunta. Imaginaros que hacéis una lista, de buenos recuerdos y de malos recuerdos de toda la vida. ¿Qué lista creéis que va a ser más larga, la de buenos recuerdos o la de malos recuerdos? Buenos, ¿no?.

Efectivamente, también hay malos, pero ¿cuál va a ser más larga? ¿Malos? No me lo creo, venirme a ver, os doy cita, no, no me lo creo, no, no, no. En la mayoría de ocasiones, y hay excepciones y todo esto es estadística, los recuerdos son buenos porque la memoria nos ayuda a olvidar, a perdonar, y cuando olvidamos y perdonamos, nos sentimos mejor, menos estresados y a la hora de conducir, pues lo vamos a hacer mejor también.

Para hablar de la violencia en la carretera habría que hablar un poco de la violencia en general, porque es muy parecida. En general, la violencia se aprende, ningún niño nace violento, nos hacemos violentos, El ser humano, una niña por ejemplo de un año, año y medio, si ve a su madre o a su padre llorar pues ya se inquieta y hace intentos rudimentarios para consolarlos, ¿verdad?.

Entonces, si aceptamos el principio de que las actitudes violentas hacia los demás es algo que aprendemos, y que no nacemos con ella, como bien dicen además los libros que habéis hecho y que he leído, pues el aprendizaje es fundamental y por ello hay que ir a la infancia.

Durante los primeros doce o trece años, nosotros nos sentimos mal cuando vemos sufrir a alguien. Eso es un antídoto que nos va a frenar a la hora de hacer daño a alguien, el saber que nosotros también vamos a sentirnos mal cuando vemos sufrir a alguien. Esa es la compasión que se empieza a desarrollar en los primeros dos, tres, cuatro años, hasta los trece o catorce años. Hay personas que no desarrollan la compasión durante la infancia, son pocos pero los hay, ¿Por qué? Porque viven en un ambiente de violencia, en un ambiente de abandono, en un ambiente de humillaciones, desafortunadamente, no van a tener este antídoto tan importante de las actitudes violentas que es la compasión.

Otro antídoto más desarrollado es la empatía, de la que también se habla bastante en los libros de Attitudes. La empatía es la capacidad de ponernos en el lugar de la otra persona, o sea, sentirnos mal cuando alguien sufre, si nos ponemos en su lugar. Está nervioso, pues mira, algo le habrá pasado para estar nervioso. Decía antes el Director General de Tráfico, pensar como piensan los demás, el compartir, esa idea de la empatía, de ponernos en el lugar de otra persona.

Otro antídoto de la violencia en general, y por tanto también de este tipo de violencia, es el jugar en equipo. Tenéis hijos y sabéis que los niños comparten a la hora de jugar y unas veces ganan y otras pierden, pero van aprendiendo a lo que es relacionarse con compañeros o compañeras en un ambiente social. Es muy importante que los niños aprendan a jugar en equipo, donde se aprende a respetar al compañero, lo que llamamos funciones ejecutivas, que son el autocontrol, "voy a frenarme", el retraso de la gratificación, el no tener que decir "no, esto ahora, y ahora mismo", "si espero un poco...",

a lo mejor luego...pues puedo tener una gratificación mayor". Esto son funciones ejecutivas que desarrollamos en los primeros doce, trece años de la vida. Por eso es muy importante a la hora de explicar la violencia, el ir a la infancia, ya que la solución está ahí. Pero claro, el invertir en la infancia, quiere decir que vamos a recolectar los frutos de esa inversión dentro de quince o veinte años, y la sociedad y los líderes sociales no están con esa idea de vamos a invertir hoy para ver los resultados dentro de veinte años. Pues no, porque queremos ver resultados inmediatos, y la solución a la violencia está en invertir en la infancia, en invertir en el ambiente escolar y en el ambiente familiar.

A parte de la educación y del crecimiento en la familia, sabemos que hay cuatro tipos de formas de ser, y no hablo de patologías. Todos tenemos una forma de ser. Hay cuatro tipos y yo diría que los que tienen más propensión a la agresividad, son las personalidades narcisistas, paranoides, impulsivas y antisociales.

Llamamos narcisista a la persona muy sensible a su autoestima, a la persona que, a la más pequeña humillación, es como si sufriera la destrucción de su identidad. Entonces, una mirada agresiva, un movimiento a la menor cosa, una persona que ha invertido su autoestima en su capacidad de poder, de dominio, de control, al menor insulto, la menor humillación, confrontamiento o enfrentamiento, lo va a llevar muy mal.

La persona que tiene tendencias paranoides va a tener una sensibilidad muy grande a la idea de que le están intentando hacer daño. Muy sensible, no como el narcisista a la humillación, si no a la idea de que "vienen a por mí" de alguna forma. Una gran sensibilidad al ataque, "me persiguen". El paranoico como

sabéis, pero sin llegar a ser patología, hay personas que tienen una tendencia mayor a decir, "éste va a por mí". Este conductor me lo hace a mí.

El impulsivo, como dice la palabra, es la persona que tiene dificultad a la hora de controlarse, aunque hay personas más impulsivas que otras y que tienen más autocontrol que otras. Y la personalidad antisocial es la persona oportunista, que no cree en las reglas de la sociedad, o que cree menos. Por ejemplo, hay gente que a las cinco de la mañana y sin ningún tráfico, en una calle donde no pasa nadie pero el semáforo está en rojo, no se le ocurre saltárselo, aunque no hay ni una alma allí, no hay nadie, y se paran en el semáforo rojo. Y otros que, con el semáforo en rojo incluso en situaciones complicadas, tienen menos respeto, menos preocupación por las reglas sociales.

Estas cuatro personalidades, el narcisista, el paranoico, el impulsivo y el antisocial, a más o menos nivel, van a tener una tendencia a tener problemas en general de violencia, y en el tráfico también. Y luego están los estimulantes, los que nos desinhiben, el alcohol, ciertas drogas y el estrés. Por muy tranquilos que estemos, si nos hemos tomado más copas de la cuenta, pues, estamos desinhibidos. Hay personas que se toman tres copas y continúan siendo buenas personas, pero hay otros que se convierten en malas personas, se hacen impulsivos y con mal humor. Hay drogas que te duermen y otras que te ponen eufórico y te hacen tener una sensación muy poco real de lo que puedes hacer, tanto las que te duermen como las que te ponen eufórico.

Y luego está el estrés y la frustración. Puedes tener una personalidad muy tranquila pero un

día estar especialmente estresado. El estrés viene del inglés y de los físicos del siglo XIX, quienes llamaban estrés a la presión que hace el entorno sobre un objeto. Y pasó luego a la terminología del psicólogo, de la psicología, siendo una palabra que a la gente le gusta y que se dice estrés en japonés y en cualquier idioma. Llega uno a casa y dice "es que estoy estresado" que bien ¿no? Mi padre es muy importante porque está estresado. No es lo mismo, pero es mejor decir que estoy estresado que estoy nervioso, tengo miedo, estoy frustrado, estoy triste o estoy cansado. Mejor estresado, ¿a qué sí? Mejor estar estresado.

Un poquito de estrés nos ayuda...pero a la hora de conducir, a la hora de relacionarnos con los demás, mucho estrés es muy dañino para el cuerpo y para la mente, ya que baja la curva de la eficacia. Miedo más indefensión igual a estrés, o trauma incluso emocional. Miedo más indefensión. La persona que tiene miedo, y además se siente indefensa, pues va a tener un trauma, un trauma emocional, y puede ser un trauma pequeño o un trauma mayor. El miedo y la indefensión. La indefensión es pensar que, haga lo que haga, no puedo salir de esto. Esto es el estrés en el tráfico, y muchas personas reaccionan porque tienen miedo, y otras reaccionan porque no ven salida en su situación, eso ya en casos extremos.

Pero esto es en general, y hay otra cosa curiosa que también coincide con los resultados de los estudios que habéis hecho, y es que, nos guste o no a los hombres, el tema de la violencia es un tema de hombres y de hombres jóvenes. No es que yo sea machista y quiera dejar a las mujeres fuera del tema, pero es que si uno va a la cárcel, donde están los que han cometido crímenes de

sangre, en cualquier parte del mundo, entre el ochenta y cinco y noventa por ciento de los que están en la cárcel por haber cometido crímenes de sangre, son hombres, y hombres entre dieciocho y cuarenta y cinco años. Con esto no quiero decir que no haya mujeres violentas, las hay y nos llama la atención.

En el tráfico, el hombre es más agresivo que la mujer, hablo en general, porque naturalmente hay excepciones en todo esto. La mujer se pasa el semáforo porque llega tarde al colegio, porque tiene el niño en casa esperando y cruza y deja el coche mal porque está preocupada, mientras que el hombre se lo pasa porque yo soy aquí el fuerte. O sea, los dos se pasan el semáforo pero la motivación del hombre suele ser distinta a la de la mujer. Digo esto, porque ello coincide con las estadísticas y porque esto es importante. No hay que eliminar a las mujeres del problema, no, hay mujeres también violentas y mujeres que crean problemas en el tráfico. Pero a la hora de prevenir, a la hora de crear cualquier medida preventiva, no es útil el decir "sed buenos".

Yo recuerdo que en los años ochenta, en California, se instauró la ley de la autoestima. Se buscaba aumentar la autoestima de la población, sobre todo entre los jóvenes, para atajar conductas antisociales como la violencia en los colegios, la violencia en las calles, la dependencia del sistema social y los embarazos prematuros en adolescentes. El estado de California invirtió millones en subirle la autoestima a los californianos, sobre todo en colegios, con el mensaje "Quiérete a ti mismo, siéntete mejor, qué bueno eres, quereros a vosotros mismos". ¿Os ha ayudado esto? Quereros, quereros. A los tres años, se hicieron una serie de estudios para ver si había funcionado esta inversión y el

resultado fue negativo. La autoestima de los californianos no subió después de la promulgación de ley de la autoestima. Fue curioso, ¿verdad? y esto hizo que se empezara a estudiar el tema de la autoestima, porque se pensaba que las personas con la autoestima alta conducían de una forma más tranquila, tenían mejores relaciones, se sentían mejor....pero no es así. Hay una autoestima alta, positiva, y hay una autoestima alta, narcisista, que no es positiva. Entonces, decirle a todo un pueblo de diecisiete millones como California, sentirse bien, en general, eso pudo ayudar a alguien que se sentía mal pero, también ayudó a personas cuya alta autoestima era el problema. Los dictadores no tienen problema de autoestima, no hay necesidad de subirle la autoestima a un dictador, ya la tiene muy alta, lo que hay es que bajársela un poco.

A la hora de atajar el problema de la violencia en general y el problema de la violencia vial en particular, los mensajes generales no son útiles. La utilidad está en: primero, elegir qué conducta queremos cambiar; segundo, en qué grupo de riesgo queremos tener un impacto; tercero, que mensaje le vamos a dar ya que tiene que ser un mensaje que creen ellos mismos para que llegue a ese grupo; cuarto, implementar la intervención y, quinto, evaluar el efecto y modificar el mensaje a medida que vemos los resultados.

Estos cinco pasos, son pasos que damos por ejemplo en el tema de la salud pública. El cáncer de mama y de próstata han bajado, el fumar también está bajando. Y ¿por qué?, ¿por qué tienen éxito estas campañas preventivas? El cáncer de mama, el cáncer de próstata, el tabaco, porque han ido o son campañas muy concretas que van dirigidas a una población determinada. Tú

tienes la posibilidad de tener este problema y esto es lo que tienes que hacer para identificar el bulto, digamos en la mujer, y enseñarle a la mujer que tiene que hacerse una mamografía después de una cierta edad y explorarse el pecho regularmente. Y al hombre hacerse la PSA a partir de una edad, para ver la posibilidad de que tenga o no cáncer de próstata. Y con el tabaco igual. Pero son mensajes muy precisos, el hablarle de cáncer de mama a los hombres no tiene mucho sentido, no porque no tengamos también cáncer de mama, porque los hombres también tienen, pero la incidencia es mínima comparado con la mujer. O sea que, la prevención específica es muy importante, lo mismo que con la autoestima en California no funcionó, la idea de conducir bien, pues en general, va a ser menos efectiva que si vamos dirigidos a un grupo.

Me gusta hablar del automóvil y lo que significa como arma, que diríamos sería el extremo. El automóvil como arma, el automóvil como símbolo de poder, el automóvil como anonimato, la situación, el tráfico o el hacinamiento. El estudio sobre el impacto del hacinamiento cuando hay mucha gente en un espacio limitado se ha estudiado hace muchos años. En animales, por ejemplo ratas que están metidas en una jaula y que están unas encima de otras, al cabo del tiempo empiezan a agredirse y se matan unas a otras ratas, o se vuelven catatónicas, dejan de moverse y son rígidas. Dejan de comer. Con los monos y con los seres humanos nos pasa igual. No llegamos a ese límite pero cuanto más hacinamiento, cuanto más gente haya en el hecho del tráfico, más tensión va a haber. Luego la situación va a ser importante en el tráfico.

En el tráfico están los que provocan y los provocados ¿no? Estamos esperando a salir y se cuele alguien que no está esperando, ese es el provocador, pero el provocador es uno, pero nos fastidia a un montón. Entre lo que nos fastidia, nos pasa también si al ir en coche y estar esperando en la cola, alguien se cuele. El que lo hace es un provocador y luego hay gente que le dice mira, que te has colado. Pero hay otros que son testigos, que no dicen nada, cada uno a lo suyo. Con esto quiero decir que en una situación de tráfico, un provocador puede causar el malestar de cinco, seis o diez personas, pero los provocadores son pocos pero los provocados somos muchos.

Y, finalmente, la cultura de la sociedad, nuestra sociedad, fomenta tres racionalizaciones que van a facilitar la violencia en general y la violencia en el tráfico también. Una, es la glorificación del poder, sobre todo el poder masculino pero también el femenino, cada día más. En nuestra cultura, y cuando hablo de cultura, lo vemos en los juegos, en los niños, en la tele, en las películas, en lo que leemos. El poder está glorificado. Superman lo pasaba muy bien matando a los malos, pero él lo pasaba estupendamente, ¿no? El poder, en este caso, entre comillas, bien empleado, pero ya sea Superman, sea Rambo o sea el malo, el poder está glorificado en esta sociedad. Y el automóvil, para mucha gente es un símbolo de poder, que además, con el anonimato, ya estás detrás de un tanque. Mientras la sociedad continúe glorificando el poder, directa o indirectamente, vamos a tener niños que van a ir por el poder, el control y el dominio sobre los demás.

La segunda racionalización se refiere a la competitividad, al hambre de concurso que

tenemos y no solamente en la tele. En el concurso están los que ganan y los que pierden, pero en la familia también. Cuando me viene a ver una pareja, les digo que me expliquen cuál es el problema: *"Pues que mi marido lava tres platos y yo cuatro, al día, y nació nuestro hijo, y yo me levanto cinco veces y el solamente dos"*. Cuando empiezan a contar así, a ver quién gana... mal, mal, mal. Cuando cambiamos el modelo de amor o de afecto y de amistad por el modelo de competitividad, a ver quién lava menos platos, esto va mal pues nuestra sociedad fomenta la competitividad, a todos los niveles. Hay niveles sanos, en el deporte por ejemplo, pero es que va más allá del deporte, va más allá. Es la competitividad en el colegio, la competitividad en los estudios, en el trabajo, en la calle, a ver quién llega antes, la competitividad en la familia. Hambre de concurso.

Y en tercer lugar, nuestra sociedad tiene la tendencia a separar a ciertos grupos, que yo llamo los otros. O sea, estoy yo, estamos nosotros y luego están los otros, y los otros son personas también. Pero de alguna forma no son como nosotros, son inferiores. No hay nada más fácil para una persona que sentirse superior a otra, el sentirse superior a los demás es algo como muy natural, en todos. Si os dijera que levantéis la mano todos aquellos que os habéis sentido superiores, os va a dar vergüenza, pero vais a levantar la mano todos ya que en algún momento os habéis sentido superiores ¿a qué sí? Claro, es que es normal. La idea de los otros, es una idea que está ahí, y ¿los otros quiénes son? Pueden ser los de

raza negra, pueden ser los homosexuales, pueden ser los viejos, los jóvenes, los enfermos mentales, los que llevan el coche, este tipo de coches que no los puedo ver, los otros, el mío... Si yo conduzco un Audi, yo muy bien, pero esos del Mercedes me caen fatal. ¿Y por qué? Pues no sé, pues no son iguales, no piensan lo mismo que yo, no sienten lo mismo que yo, y sus hijos tampoco sienten lo mismo que los míos. Entonces empezamos a demonizarlos, a deshumanizarlos, vamos en el coche y estoy yo, y los que lo hacen como yo y luego están los otros y al sentirnos superiores, esta es un racionalización, una excusa fundamental que fomenta la cultura a la hora de enfrentarnos y, como decía nuestro Director General, a compartir. Es muy difícil compartir cuando sentimos que somos diferentes a los otros, compartimos con la gente que son como nosotros pero no con los que sentimos que son diferentes.

En fin, para terminar, quiero volver al principio. Yo creo, y os quiero felicitar por atajar un tema tan importante como es el de la violencia o las actitudes antisociales en el tráfico, que estáis en la vanguardia. Esto es algo nuevo, es algo importante y gracias a intervenciones como esta, vamos a atajarla como hemos atajado la violencia de género, el tema del acoso infantil en los colegios y otros temas que también han ido surgiendo.

Así que muchas gracias por la invitación, ha sido un placer para mí.

Gracias.

## **7. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA “CONDUCTA PROSOCIAL Y TRÁFICO”**

**Fecha: 24 de octubre de 2007**

### **PARTICIPANTES:**

- José Eugenio Medina, Criminólogo. Inspector de la Unidad de Seguridad Vial de la Policía Local de Elche. Miembro de la Asociación Valenciana de Monitores y Expertos de Educación Vial. Secretario de la Federación Española de Criminólogos.
- Ignasi Morgado, Catedrático de Psicobiología de la Universidad Autónoma de Barcelona.
- M<sup>a</sup> Eugènia Doménech, Presidenta de PAT-Prevención de Accidentes.
- Mario Arnaldo, Presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA).

### **MODERADOR:**

- Josep Lluís Merlos. Periodista del motor

A través del sistema de Digit Vote se animó al público presente a contestar una serie de preguntas, las primeras de ellas relacionadas con datos de clasificación social. Alrededor del 65% eran hombres, mientras que algo más de un tercio del público estaba constituido por mujeres. En cuanto al ámbito profesional, el 42,3% formaba parte de los Cuerpos Policiales, el 15,3% pertenecía a Asociaciones, alrededor de 12% a Empresas o Universidades, un 8% a la Administración, el 4,4% a los Medios de Comunicación y el 2,2% era psicólogo o abogado.

A continuación se formuló al público asistente una serie de preguntas de carácter general relacionadas con el estudio. De este modo, la primera de las cuestiones fue la siguiente:

**¿Facilita las maniobras de otro vehículo (cambio de carril, adelantamiento, etc.)?** El

72% de los asistentes señaló que muchas veces se comporta de ese modo, mientras que el 22,6% manifestó que siempre facilita las maniobras a otro vehículo. Por otro lado, mientras que el 4% indicó que pocas veces realiza estas conductas de respeto, el 0,8% indicó que nunca se comporta de ese modo.

La segunda de las preguntas planteadas tenía un carácter más general: **¿Respeto todas las normas de circulación?** De nuevo, la mayoría de las personas optó por la opción "muchas veces", mientras que en este caso cerca del 15% señaló que siempre respeta todas las normas de circulación. En cambio, el 8,1% reconoció realizar esta conducta pocas veces, mientras que el 4,4% admitió no respetar nunca todas las normas de circulación.

Otra de las preguntas formuladas en el contexto de estas Jornadas al público asistente fue la siguiente: **¿Es tolerante con las infracciones o errores cometidos por**

**otros conductores?** Casi la mitad de los asistentes reconoció que pocas veces lleva a cabo esta actitud o conducta al volante. Por otro lado, el 39% señaló que muchas veces es tolerante ante las infracciones o errores cometidos por otros conductores, mientras que casi el 5% se decantó por la opción "siempre" y el 7,7% señaló que nunca es tolerante ante errores o infracciones realizadas por otros conductores.

La cuarta cuestión formulada fue: **¿Pide disculpas cuando otro conductor le hace saber que ha cometido una infracción o maniobra peligrosa?** En este caso, la mayoría del público señaló una elevada frecuencia de realización de esta conducta. Concretamente, el 41,6% contestó "siempre" y el 46% "muchas veces". En cambio, el 10,2% indicó que pocas veces pide disculpas en estas circunstancias y el 2,2% reconoció que nunca realiza este comportamiento.

Otro aspecto a valorar fue el que refleja la siguiente cuestión: **¿Da las gracias a otro conductor que le facilita el paso o una incorporación?** En este caso, la respuesta de los asistentes a la Jornada fue más contundente. Casi el 98% de los presentes señaló que muchas veces o siempre agradece este tipo de conductas realizadas por otros conductores.

La empatía es uno de los componentes de la conducta prosocial. En este sentido, se planteó la siguiente pregunta: **¿En el tráfico, cuando alguien comete un error que le perjudica, le cuesta comprender y ponerse en el lugar del otro conductor?** El 42% de los asistentes señaló que muchas veces le cuesta ponerse en el lugar del otro conductor, mientras que el 45% indicó que pocas veces le resulta difícil. Para el 4,6% de los presentes no le resulta difícil, mientras que

el 8,4% reconoció que siempre le resulta difícil ser empático en estas circunstancias viales.

Por último, se planteó la siguiente cuestión:

**¿Siente pena ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tráfico?** Cerca del 95% de los asistentes indicó que muchas veces o siempre experimenta este tipo de sentimientos, mientras que para alrededor del 6% la frecuencia con la que siente pena en estas circunstancias es menor.

Centrándonos en la temática de estas Jornadas se plantearon otras preguntas tanto a los asistentes como a los participantes de la mesa redonda. La primera de ellas enunciaba lo siguiente: **El conductor español, ¿es prosocial o antisocial?** Para el 52,2% de los presentes el conductor español es claramente antisocial, mientras que el 40,7% se decantó por la opción contraria (prosocial). Alrededor del 7% no se decantó por ninguno de los dos polos del continuo y optó por "NS/NC".

En relación con la pregunta anterior se formuló la siguiente: **¿Dónde es más prosocial el conductor español?** En este caso la respuesta de los asistentes fue más contundente: para el 78% la conducta prosocial se da con más frecuencia en el ámbito vital. En cambio, el 13,8% consideró que en el ámbito vial tienen lugar más conductas prosociales. Por último el 8,3% indicó "NS/NC".

Por último, y relacionando ambos contextos, **¿Se puede ser prosocial en la vida general y antisocial en el tráfico?** Para más del 70% de los asistentes la respuesta fue afirmativa, mientras que el 27,2% estimó que es incompatible. Cerca del 2% se decantó por "NS/NC".

En relación con las preguntas anteriores se estableció un debate entre los participantes en

la mesa redonda. En este sentido, se destacó que el conductor español, aunque puntualmente realice alguna conducta infractora, es mayoritariamente prosocial. Sin embargo, no hay que olvidar que existe una pequeña proporción de conductores antisociales que hacen mucho daño y que evidentemente hay que eliminar. Además se hizo hincapié en que el tráfico nos permite "demostrar cómo somos" y por tanto es el ámbito apropiado para que nos manifestemos tal como somos, es decir, pro o antisociales. Por último, se afirmó que la siniestralidad es resultado de un cierto grado de antisocialidad no siempre voluntaria sino producto de la búsqueda de la supervivencia como seres biológicos que somos. En este sentido, existen ciertas condiciones o situaciones, entre las que se incluye el tráfico, en las que de modo inconsciente o involuntario reaccionamos de modo antisocial, aspecto que podemos modular desde la educación.

Además, se plantearon una serie de cuestiones únicamente a los intervinientes de la mesa redonda. La primera de ellas centró su atención en la relación entre el carné por puntos y la actitud prosocial, concretamente: **El carné por puntos, ¿fomenta la actitud prosocial?**

Se aludió a que en quince países europeos, el carné por puntos ha manifestado ser una medida eficaz para combatir la conducta antisocial y evitar al conductor polinfractor. En nuestro país, quizá deberíamos haber solucionado algunos problemas antes de la aplicación del mismo, como por ejemplo el de los conductores que circulan sin carné.

Se resaltó además la incoherencia de que el carné por puntos va más dirigido al conductor antisocial que precisamente es menos sensible a la penalización y al castigo. ¿No debería ser al revés?

En este sentido, uno de los participantes señaló que lo que parece ser una contradicción hay que considerarlo desde la perspectiva de la prevención general. Esto significa que si la sociedad observa que la norma se aplica a todos, la misma sociedad puede favorecer y promover la conducta prosocial y, en definitiva, favorecer el carné por puntos.

Por último, se reiteró que la sanción efectiva es disuasoria y preventiva lo que significa que añade prosocialización a la conducción. El carné por puntos debe evaluarse en función de los resultados que han demostrado ser positivos, aunque es necesario que transcurra más tiempo.

Otra de las preguntas de esta mesa giró en torno al debate "herencia-medio".

Concretamente; **El conductor, visto el determinismo y la influencia de lo biológico, ¿nace o se hace? Y... a lo largo de la vida, ¿cambia nuestra conducta social?**

Se aludió en primer lugar a que la predisposición biológica tan variada con la que nacemos (diferentes capacidades, aptitudes y habilidades cognitivas, emocionales, sociales, etc.) no constituye un determinante absoluto ya que la educación modula dicha predisposición en una u otra dirección. Por ello, no podemos generalizar los sistemas de educación vial que pueden ser eficaces para un colectivo, pero ineficaces para otros. En definitiva, "los aspectos biológicos y culturales son importantes ya que heredamos un tipo de material al que hay que darle una forma concreta".

Y en relación con la cuestión anterior: **A medida que crecemos, ¿somos más o menos prosociales?**

Se apuntó que las experiencias negativas nos disuaden de la realización de determinadas conductas, mientras que las experiencias positivas refuerzan dichas conductas. En este caso, una experiencia negativa de ayuda durante la conducción puede convertirse en experiencia antisocial.

A partir de unas imágenes en Tel-Aviv en que decenas de conductores pasan de largo ante un motorista que sufrió un accidente de tráfico, se planteó la siguiente pregunta: **¿Los conductores españoles somos más o menos prosociales que en otros países?**

En primer lugar, se destacó que nuestros conductores disponen del mismo nivel de prosocialidad que los del resto de países del entorno europeo, pero tal vez aparecerían diferencias si nos comparamos con otros países no europeos.

Además, se indicó que las conductas pueden graduarse de tal modo que, si nos fijamos en conductas no extremas, pueden aparecer diferencias incluso entre las distintas Comunidades Autónomas de nuestro país.

Por otro lado, debemos tener en cuenta que la persona que no ayuda en la situación aparecida en las imágenes no es por maldad sino por diferentes factores y pensamientos que inhiben la conducta prosocial. Asimismo, hemos de considerar la complejidad existente a la hora de evaluar una conducta de ayuda en una situación de emergencia. En este sentido, se explica que en ocasiones, no reaccionamos porque no sabemos cómo y qué hacer.

Por último, señalaron que en este caso concreto, reaccionamos después de pensar y evaluar una determinada situación de emergencia. Además, se resalta el papel que el teléfono móvil ha desempeñado como

favorecedor de conductas de ayuda (a modo de ejemplo, llamar como alternativa a parar, quizá por miedo o desconfianza).

A partir de unas imágenes emitidas por Antena 3 en las que un automóvil se lleva por delante a un motorista que, tras ser arrollado, queda tirado en la carretera, se plantea la siguiente pregunta: **La fuga del**

**conductor que ha ocasionado un daño a otra persona, ¿está tan alejada de las conductas usuales?**

Se consideró que se trata de un caso concreto de conducta antisocial y que todos debemos ser más colaboradores para promover el buen funcionamiento del tráfico.



## **8. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA “CONDUCTA ANTISOCIAL Y TRÁFICO”**

**Fecha: 24 de octubre de 2007**

### **PARTICIPANTES:**

- Roberto Durán, Psicólogo. Miembro de la Comisión de Tráfico y Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid.
- Fernando Miró, Profesor de Derecho de la Universidad Miguel Hernández de Elche (Alicante).
- Cesáreo Fernández, Profesor de Comunicación Audiovisual de la Universidad Jaime I de Castellón, Investigador del grupo DATS (INTRAS, Universidad de Valencia).
- Ana María Campo, Presidenta de la Asociación Stop Accidentes.

### **MODERADOR:**

- Josep Lluís Merlos. Periodista del motor

En primer lugar se planteó la siguiente pregunta al público asistente a la sesión abierta de las Jornadas de Reflexión: **¿Por qué se dan los comportamientos antisociales en la conducción?** Para casi la mitad de los asistentes el problema es la falta de valores de las personas, mientras que cerca del 15% señaló que la conducta antisocial al volante está íntimamente relacionada con la agresividad en la conducción. Por otro lado, el 12,4% consideró que la falta de solidaridad ciudadana o carencias en el sistema de formación vial pueden explicar estas conductas al volante. El resto de opciones planteadas recibieron menos acuerdo por parte de los asistentes: exposición al riesgo, temor, influencia medios audiovisuales y equiparación social.

De nuevo, los componentes de la mesa redonda debatieron acerca de varias cuestiones. En primer lugar: **La reforma del Código Penal, ¿acabará con los conductores antisociales?**

La respuesta fue una negación rotunda. Ahora bien, la respuesta sería afirmativa si nos preguntáramos si dicha reforma ayudará a acabar con los conductores antisociales. Evidentemente, debemos tener en cuenta un problema básico: las normas son más efectivas para apoyar el cumplimiento en el conductor prosocial que en el antisocial. Sin embargo, este hecho no elimina importancia a la norma. La norma es necesaria y cumple, entre otras, las funciones de motivar y confirmar la realización de conductas correctas. La educación tiene mucha más capacidad educadora, motivadora y confirmadora. En este sentido, la norma tiene la finalidad de actuar cuando previamente no han funcionado otras estrategias.

Por otro lado, centrando la atención en la base o el sustento de la educación vial se planteó la cuestión siguiente: **¿La educación vial se basa en normas jurídicas o en normas sociales?**

En primer lugar, se destacó que las normas jurídicas y sociales deberían ir al unísono. Sin embargo, si no existen mecanismos efectivos de difusión para conocer las normas estamos perdiendo muchas posibilidades disponibles. Los medios de comunicación de masas deberían cumplir un papel clave en la transmisión y conocimiento general de las normas y a partir de ahí, en la producción de empatía y cumplimiento de las mismas. En este sentido, los medios de comunicación deberían tomar un partido muy serio para extender a la sociedad tanto la norma como el cumplimiento de la misma.

La siguiente pregunta se formuló tanto al público asistente como a los componentes de la mesa: **¿Se debería impedir conducir a las personas que presenten conductas y tendencia antisocial?** Más del 80% de los presentes consideró que debería evitarse la conducción de estas personas, mientras que el 13,9% estimó lo contrario. Para el 5% la respuesta más adecuada fue un NS/NC.

Por su parte, uno de los componentes de la mesa señaló qué se puede y se debe hacer. Para ello, disponemos de un buen modelo de selección de conductores, aunque mal utilizado. En este sentido, lo fundamental es detectar y prevenir que estos sujetos no entren en el sistema, al menos como una medida de prevención primaria.

Otra de las preguntas se dirigió únicamente a los participantes en la mesa redonda: **Cuando hacen la evaluación de un conductor, ¿lo**

### **ven venir incluso antes de hacerle las pruebas?**

Se aludió a que el conductor antisocial va dejando huellas y un perfil claro en la escuela, en los grupos, en el barrio, etc. Esta información sobre los antecedentes de una persona debería utilizarse para impedir el acceso de un conductor a la obtención del permiso o licencia de conducción. Sin embargo, la existencia de la falta de comunicación entre diferentes estamentos ocasiona que estos antecedentes pasen desapercibidos y no sean detectados.

La pregunta que se enuncia a continuación se formuló tanto al público asistente a las Jornadas de Reflexión como a los intervinientes en la mesa redonda: **¿Qué tipo de medidas se deberían aplicar para controlar a los conductores antisociales?**

Mientras que para aproximadamente un tercio de los presentes los cursos de reeducación social es la medida más adecuada, un 23% se decantó por medidas de carácter judicial o la realización de trabajos comunitarios. El resto de medidas planteadas obtuvo cada una de ellas un apoyo de alrededor del 4% de los asistentes: retirada de puntos del carné de conducir, formación en la autoescuela, control y supervisión policial y sanciones.

Desde la mesa se afirmó que el deseo no son sanciones fuertes sino decomisar los vehículos precisamente para evitar medidas carcelarias.

Se plantearon además las siguientes preguntas a los intervinientes en la mesa redonda. En primer lugar, **¿Cómo reeducamos en la cárcel al conductor antisocial?**

Se destacó el papel de las penas, en cuanto a que éstas deben ser proporcionales.

Además, según el momento de su aplicación, las penas cumplen las funciones de prevención positiva, retribución, reeducación, resocialización, motivar o marcar el cambio correcto. Otra cosa es la aplicación y determinación de la pena, es decir, ¿qué hacemos con el delincuente? La identificación de los conductores antisociales es importante, pero para ello es esencial la aplicación correcta de las medidas de identificación. Una vez identificado el conductor antisocial, las medidas más eficaces son aquellas que apuestan por la reeducación social.

Y dada la importancia otorgada a los cursos de reeducación social: **A lo largo de la vida, ¿el conductor antisocial puede variar su conducta? ¿No le vamos a dar la oportunidad de que se muestre prosocial?**

En primer lugar, se indicó que la Administración ya ha manifestado su intención de trabajar la reeducación social de personas conflictivas a nivel social. Esto significa que podemos y debemos hacer exactamente lo mismo en el sistema del tráfico. Además, se destacó que a pesar de las medidas existentes (por ejemplo, aunque el carné por puntos fomente la conducta prosocial), no existen avances. En este sentido, la reeducación debería realizarse antes de cometer infracciones y retirar los puntos del carné.

En relación con los planes que pueden llevarse a cabo en los medios de comunicación se destacó que la información relacionada con la conducta prosocial debería transmitirse a través de los medios de comunicación de masas, que son los que permiten el cambio social. Existen muy pocos espacios dedicados al comportamiento

prosocial. Si existen casos de reeducación de un conductor antisocial, los medios de comunicación también deberían plasmarlos.

Además, no podemos olvidar que la publicidad relacionada con los vehículos

también transmite en ocasiones mensajes y valores negativos a los jóvenes que deben ser contrarrestados en diferentes ámbitos educativos.

**9. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA**  
**“LA CONDUCCIÓN SOCIAL Y SU INFLUENCIA**  
**EN LA SEGURIDAD VIAL”**

**Fecha:** 24 de octubre de 2007

PARTICIPANTES:

- Javier Urra, Psicólogo Forense del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.
- Jordi Jané, Presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de Diputados.
- Bartolomé Vargas, Fiscal de Sala-Coordinador de Seguridad Vial.
- Josep Pérez-Moya, Director del Servei Català de Trànsit (SCT).
- Francisco Alonso, Director de Investigación de *Attitudes*, Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Director del grupo DATS (INTRAS, Universidad de Valencia).

MODERADOR:

- Josep Lluís Merlos. Periodista del motor

En primer lugar, se plantearon dos preguntas a las personas que asistieron a la Jornadas. La primera de ellas relacionada con la conducta que cada uno de nosotros lleva a cabo en el contexto vial: **¿Cuál es la categoría que mejor define su comportamiento vial?** El 46,6% consideró que éste es moderadamente prosocial, mientras que un tercio se definió como prosocial en este ámbito. En el otro extremo, el 16,9% de los asistentes reconoció que su comportamiento en el contexto vial es moderadamente antisocial y cerca del 4% se definió como claramente antisocial en este ámbito.

Por otro lado se planteó: **¿Son importantes las conductas sociales en la conducción? ¿Es consciente la sociedad española de su importancia?** Para más del 76% se trata de un aspecto importante pero la sociedad no es consciente de su importancia, mientras que el 22,3% otorgó importancia a estas conductas sociales en la conducción señalando además que la sociedad es consciente de ello. Por último, el 1,1% indicó que las conductas sociales en la conducción no son importantes.

En cuanto a las cuestiones formuladas a los componentes de la mesa redonda, en primer lugar se planteó: **¿Qué relación y cuál sería el orden entre los conceptos: conducción prosocial, nivel de equipamiento de seguridad del vehículo y fluidez del tráfico?**

En primer lugar se mencionó la conducción prosocial; en segundo lugar, hay que llevar menos prisa desde el punto de vista vital; y, en tercer lugar, hay que equipar mejor a los conductores (además de a los vehículos). También se resaltó el modo en que convivimos con los demás y el modo en que nos

comportamos en la carretera. Por otro lado, la fluidez en el tráfico es un mal menor ya que no hay ningún área metropolitana que no tenga atascos, es decir, la congestión forma parte del uso del vehículo privado. El elemento prosocial es esencial para la seguridad.

Se enfatizó en la importancia de llevar a cabo una estrategia global y multidisciplinar: carretera, vehículos y conducta prosocial. Lo importante es ser (en lugar de tener, parafraseando a E. Fromm) un ciudadano que ha profundizado en valores sociales. Un buen conductor prosocial con un buen sistema sancionador disuasorio.

Por otro lado, se puso de manifiesto la necesidad de autoridad y coherencia transversal en seguridad vial: Justicia, Fomento, Carreteras, Interior, etc. aunando todos los esfuerzos para que los cambios se realicen de forma global.

Por último, se destacó que la prioridad debe situarse en los niños cuando son peatones y cuando llevan bicicletas. En relación con la pregunta planteada, se afirmó que la mayoría de las personas conducimos de forma correcta porque respetamos al otro conductor y cumplimos la norma. En este sentido, aunque se mejoren los vehículos o la fluidez del tráfico, lo importante es la persona. Sin embargo, hay personas que no están capacitadas para conducir bien por su aptitud o por su actitud.

La siguiente pregunta iba dirigida tanto a los asistentes a las Jornadas como a las personas integrantes de la mesa: **¿Cómo se deberían premiar las actitudes prosociales de los conductores?** Para cerca de un tercio de los asistentes a la Jornada no deberían premiarse de ninguna forma ya que es obligación de cada uno de los conductores, mientras que

otro porcentaje similar apostó por estudiar nuevas fórmulas para premiar estas actitudes prosociales al volante. Por otro lado, el 27,6% señaló que una medida eficaz para reforzar estas actitudes serían descuentos en las pólizas del seguro del automóvil y cerca del 9% señaló que sumar puntos al carné de conducir sería útil en este sentido.

Desde la mesa se recordó que ya existen refuerzos en el caso de los seguros. Además, sumar puntos en el carné podría llegar a ser peligroso puesto que podría incitar al conductor al “gasto de puntos” lo que se traduciría en una alternancia entre conducta pro y antisocial. En este sentido, es importante el planteamiento o búsqueda de fórmulas nuevas, tal vez distintas en función de los distintos colectivos o rangos de edad (por ejemplo, el carné condicional en el caso de los jóvenes). Por un lado, debe incrementarse la punición para un determinado grupo de la población, aproximadamente un 8% muy resistente al cambio; y, por otro, hay que potenciar los refuerzos de la conducta prosocial.

Asimismo, se enfatizó que la legislación ya contempla el refuerzo de los conductores, concretamente la suma de dos puntos adicionales a aquellos conductores que durante tres años no cometan una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos. Si pasan tres años más y no se cometen infracciones se suma un punto más. De este modo, el conductor que nunca haya cometido una infracción dispondría de un máximo de quince puntos en lugar de doce.

Se consideró que somos inicialmente egoístas, luego la sanción lleva a que nos comportemos de forma correcta y, finalmente, llegamos a ser altruistas por los sentimientos de satisfacción que experimentamos cuando

tanto nosotros como los demás conducimos de forma correcta y prosocial.

Por otro lado, puesto que nos hemos educado en una sociedad de premios y castigos, debemos premiar o reforzar a los conductores prosociales además de implementar la educación vial a lo largo de toda la vida. En este sentido, teniendo en cuenta la importancia del factor psicológico y su influencia en la conducción, deberíamos homenajear a los conductores que llevan mucho tiempo sin cometer una infracción.

Además, el refuerzo puede considerarse desde una perspectiva más amplia ya que hay pocas conductas prosociales reforzadas. Por otro lado, deben existir restricciones para algunos sectores de conductores mediante el incremento del control y la sanción, por ejemplo en el caso de los jóvenes.

Se especificó además que la reforma del código penal va dirigida a una minoría de conductores con la finalidad de educarlos y crearles mecanismos de condicionamientos correctos y adecuados.

Por último, si bien nuestro deber es conducir de forma prosocial, el gran valor del permiso de conducir por puntos es poderlos recuperar, es decir, poder enfrentarnos a la pérdida de los mismos. Asimismo, se destacó que tras la conducta pro o antisocial existe una forma concreta de entender la vida basada en un sustrato: los valores y la educación.

La última de las preguntas planteadas al público asistente fue la siguiente: **¿Qué tipo de medidas deberían implementarse para fomentar los comportamientos prosociales?** Las medidas que más apoyo recibieron por parte de los asistentes fueron aquellas que apuestan por la educación vial o el aprendizaje en la familia. Así, mientras el

47,1% señaló que la educación vial es eficaz para fomentar comportamientos prosociales, el 28,7% se decantó por la educación que tiene lugar en el contexto familiar. Por otro lado, el 11,5% estimó que la formación en la autoescuela sería útil en este sentido y el 6,4% consideró que los medios de comunicación podrían ejercer un papel importante. Por último, el 3,4% apostó por el papel de las sanciones como medida para fomentar las conductas prosociales al volante y el 2,3% otorgó más relevancia al control y la supervisión policial.

Desde la mesa se destacó que todas las medidas son importantes. No cabe la menor duda de que la educación vial y el aprendizaje en la familia constituyen estrategias fundamentales, pero tampoco debemos

olvidar el papel que desempeña la comunicación como estrategia para que los ciudadanos comprendan los contenidos y objetivos que persiguen las reformas, es decir, comunicar y transmitir los valores e intenciones que justifican las diferentes medidas. De lo contrario, se hace difícil fomentar la conducta prosocial.

Finalizado el tiempo dedicado a esta mesa redonda se procedió a la clausura de las 6ª Edición de las Jornadas de Reflexión Attitudes, manifestando el deseo de que las conclusiones expuestas en esta 6ª edición de las Jornadas de Reflexión Attitudes tengan utilidad desde el punto de vista práctico para modificar las medidas actuales existentes y, en definitiva, para contribuir a la reducción de los accidentes de tráfico.

ANEXO 1

Jornadas de Reflexión Attitudes - 6ª edición  
La conducta en el tráfico ¿Prosocial o antisocial?

**PROGRAMA FOCUS GROUPS 23 de octubre de 2007**

- 09:00 Llegada miembros *focus groups*.  
Coffee break de bienvenida.
- 09:30 Constitución de los *focus groups*  
*FG n.º 1*  
*Conducta prosocial y tráfico*  
*FG n.º 2*  
*Conducta antisocial y tráfico*  
*FG n.º 3*  
*El tratamiento de las informaciones del tráfico ¿prosocial o antisocial?*
- 14:00 Almuerzo de trabajo.

**PROGRAMA GENERAL 24 de octubre de 2007**

- 09:00 - 09:30 Registro, entrega de documentación y café de bienvenida
- 09:30 - 10:00 Apertura
- Sr. D. Miguel Piwko, Director de Marketing de Audi España
  - Ilmo. Sr. D. Pere Navarro, Director General de Tráfico
  - Dr. Francisco Alonso, Director de Investigación de Attitudes  
Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia
- 10:00 - 10:45 Conferencia inaugural
- Luis Rojas Marcos, profesor de Psiquiatría de la Universidad de Nueva York
- 10:45 . 11:30 Presentación de los estudios
- “La conducta social en el tráfico. Fundamentos para la intervención” y  
“La conducta social en el tráfico. Práctica y valoración de la población española”
- Dr. Francisco Alonso, Director de Investigación de Attitudes.  
Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia

11:30 - 11:45 Coffee break

11:45 - 13:00 Mesa redonda

“Conducta prosocial y tráfico”

- **José Eugenio Medina**
- **Ignasi Morgado**
- **M.<sup>a</sup> Eugènia Doménech**
- **Mario Arnaldo**

Moderador: *Josep Lluís Merlos*

13:00 - 14:15 Mesa redonda

“Conducta antisocial y tráfico”

- **Roberto Durán**
- **Fernando Miró**
- **Cesáreo Fernández**
- **Ana M.<sup>a</sup> Campo**

Moderador: *Josep Lluís Merlos*

14:15 . 15:15 Buffet

15:15 . 16:30 Mesa redonda de clausura

La “conducción social y su influencia en la seguridad vial”

- **Javier Urrea, Psicólogo Forense del Tribunal Superior de Justicia de Madrid**
- **Jordi Jané, Presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de Diputados**
- **Bartolomé Vargas, Fiscal de Sala-Coordinador de Seguridad Vial**
- **Josep Pérez Moya, Director del Servei Català de Trànsit (SCT)**
- **Francisco Alonso, Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Director de Investigación de Attitudes**

Moderador: *Josep Lluís Merlos*

16:30 Cocktail

**Attitudes**  
Haz que ocurra.

Iniciativa social de Audi