



La empatía y su influencia en la conducción

18



Cuadernos de Reflexión





La empatía y su influencia en la conducción

Jordi Fernández Castro
Eduardo Doval

Facultad de Psicología
de la Universitat Autònoma de Barcelona,
con la colaboración del Gabinet Ceres

© 2012 Attitudes

Colección Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2012 los autores: Jordi Fernández Castro y Eduardo Doval

Edita: Attitudes

1ª edición: Octubre 2012

ISBN: 978-84-695-4780-9

Depósito Legal:

Impreso en papel reciclado

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

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

Índice

1. Introducción	5
1.1 La buena conducción	7
1.2 La empatía.....	13
1.3 Un modelo de conducción segura y responsable.....	24
1.4 Objetivos de esta investigación.....	30
2. Metodología	33
2.1 Diseño de la investigación	34
3. Resultados	55
3.1 La empatía en los conductores españoles	56
3.2 Empatía y toma de decisiones en situaciones concretas	62
3.3 Los requisitos básicos de la circulación segura y responsable y la empatía	71
3.4 Empatía y conducción segura y responsable	74
3.4.1 Experiencia y empatía	74
3.4.2 Habilidad y empatía	87
3.4.3 Atención y empatía.....	100
3.4.4 Conocimiento de las normas y empatía	103
3.5 Beneficios de la empatía	110
3.6 Empatía, accidentes y sanciones	114
4. Conclusiones y propuestas	117
4.1 Conclusiones	118
4.2 Propuestas	126
5. Referencias	129
6. Anexos	133
6.1 Cuestionario	134
6.2 Lista completa de situaciones de tráfico, respuestas mayoritarias y su relación con la empatía.....	149
6.3 Índice de tablas	150
6.4 Índice de figuras	151
6.5 Colección Cuadernos de Reflexión de Attitudes.....	154

1. Introducción

Hace muchos años tuve un incidente viajando en coche. Se acababa de hacer de noche, volvía con mi familia de pasar un día de verano en la playa y un animal se me cruzó en la carretera. No frené bruscamente ni intenté esquivarlo, sólo pude aminorar un poco la marcha. El impacto fue más suave de lo que esperaba. Paré y me di cuenta de que había atropellado al pobre animal y ya no podía hacer nada por él. El coche, aparentemente, sólo había sufrido una pequeña abolladura, así que continué la marcha. Sólo unos kilómetros después el motor se empezó a calentar. Paré en una gasolinera y vi que el radiador estaba dañado y perdía un poco de agua. Lo rellené y cogí agua de repuesto. Calculé que si lo iba rellenando por el camino podría llegar a casa sin más problemas. Al día siguiente ya lo llevaría al taller. El plan funcionó bien al principio. Ya cerca de casa, me detuve en un stop para dejar la carretera principal e incorporarme a la que entraba en el pueblo donde vivía. Allí paré para rellenar de nuevo el radiador. Confiaba en que fuese la última vez. Pero algo había pasado, porque a medida que vertía el agua en el depósito del radiador, ésta se caía al suelo directamente; el agujero se había hecho mayor. Veía las luces del pueblo, pero aún estaba lejos para ir andando. Por allí no pasaba nadie, ya era noche cerrada, y en aquella época aún no se usaban los móviles. Los niños estaban dormidos, pero de un momento a otro se despertarían y, estaba seguro, empezarían a llorar. Lancé con rabia la botella de plástico vacía al suelo y justo en ese momento otro coche se paró en el stop. La conductora bajó la ventanilla y me miró. Yo me acerqué con esperanza y entonces me dijo en un español muy claro pero con fuerte acento extranjero, que eso de tirar botellas de plástico al suelo estaba muy mal porque perjudicaba al medio ambiente. Me quedé sin palabras por un momento, justo el que tardó la conductora en reanudar la marcha.

Esta experiencia de uno de los autores de este estudio tiene que ver con el tema que se va a tratar a continuación. En la carretera, en las calles, vemos continuamente maniobras y comportamientos de otros conductores que, con razón o sin ella, no aprobamos. Hay conductores imprudentes, despistados, lentos, titubeantes y descuidados. Cada conductor tiende a verse a sí mismo como una persona responsable que conduce de manera sensata, y es posible que vea al resto de conductores como gente insensata que comete imprudencias. Pero, ¿por qué no pensar que los otros conductores tienen el mismo interés que uno mismo en conducir de una manera responsable? A veces nosotros mismos podemos cometer pequeñas infracciones o maniobras arriesgadas, pero como sabemos por qué las hacemos, nos parecen justificadas. Por ejemplo, hacer un cambio de sentido rápido y brusco en una carretera, al darse cuenta de que uno se ha equivocado de camino y ver que no pasa nadie. No es una acción correcta, de manera que si vemos que la hacen otros se lo reprobamos porque nos parecerá una falta de responsabilidad, aunque si lo hiciéramos nosotros lo más probable es que buscaríamos la manera de quitarle importancia. Quizás este doble rasero de medir se debe a que no nos ponemos en el lugar del otro. Puede que si supiésemos las razones de los otros conductores, los juzgaríamos de otra manera. En la anécdota narrada la conductora sólo ve a una persona que tira una botella al suelo y le parece mal. Si se hubiera preocupado en interesarse por el porqué de esa re-

acción posiblemente hubiese actuado de otra manera e incluso podría haber ayudado al otro conductor.

Habitualmente, la preocupación por la seguridad vial centra la atención de los expertos en los malos conductores, en los que cometen imprudencias, o directamente infracciones, o que conducen cuando no están en condiciones para hacerlo. Pero por fortuna, los buenos conductores son muchos más que los malos. Según la DGT (2012), el 69% de los conductores españoles son buenos conductores porque no han perdido ningún punto en los últimos años y serán recompensados con puntos extras. Como los buenos conductores no dan problemas, no suelen ser objeto de estudios e investigaciones; pero 18 millones de conductores que no han perdido puntos, es una cantidad de personas suficientemente grande como para ocuparse de ellos. Por eso, conocer las circunstancias que llevan a los buenos conductores a conducir bien, ¿no nos ayudaría a poder enfocar los problemas que pueden generar los malos conductores?

Así pues, en este trabajo nos vamos a ocupar de los buenos conductores y nos vamos a preguntar si para conducir bien es necesario algo más que saber manejar un coche y conocer las normas. Nos vamos a plantear hasta qué punto tener en cuenta a los demás y respetarlos es esencial para ser un buen conductor. ¿Hasta qué punto actitudes positivas como la empatía, que hace que seamos capaces de ponernos en el lugar de los demás, contribuye a ser un conductor seguro y responsable?

Éste es el tema de este estudio: **la influencia de la empatía en la conducción**. En los siguientes apartados vamos a definir qué se entiende por empatía, y a analizar el papel que la empatía puede jugar en la conducción segura y responsable. Seguidamente exponremos un estudio poblacional sobre la empatía en la conducción y su relación con aspectos como la conducción segura y responsable. Finalmente, sintetizaremos toda esa información para poder proporcionar, en la medida de lo posible, respuestas a las preguntas planteadas y ofrecer recomendaciones derivadas de estas respuestas.

1.1 La buena conducción

¿Qué entendemos por ser un buen conductor? Sería aquel que conduce su vehículo de forma eficaz para lograr sus objetivos, y además vela por su propia seguridad y por la de las personas de su entorno, ya sean éstas pasajeros de su vehículo, peatones o conductores de otros vehículos. Es importante contemplar la conducta del conductor desde un punto de vista global. Por ejemplo, en la conducción es importante la pericia, pero también la motivación para conducir. En los modelos científicos que muestran las variables que explican la conducción, se incluyen tanto variables de ejecución de acciones, como la coordinación viso motora o el tiempo de reacción, como las variables psicológicas, como las respuestas emocionales. En palabras de Rothengatter (1997), es necesario distinguir entre *what the driver can do* y *what the driver is willing to do*. Esta distinción es muy importante, una cosa es lo que el conductor **sabe y puede hacer** y otra cosa es lo que **quiere**

hacer. Lo que un conductor debe saber y poder hacer para conducir bien incluye acciones como manejar correctamente el vehículo o identificar correctamente el significado de las señales. Pero de qué sirve que un conductor conozca las señales si no les presta atención. En definitiva, la calidad global de la conducción depende de las decisiones particulares que los conductores toman en cada momento. En resumen: para conducir de manera correcta el conductor primero ha de saber hacerlo, y después ha de querer hacerlo.

Para saber conducir bien han de darse una serie de requisitos básicos: el conductor ha de saber manejar correctamente el vehículo, ha de conocer las normas de circulación y ha de prestar la suficiente atención a las condiciones del tráfico. Estos aspectos son condiciones indispensables, aunque no suficientes, para que la conducción sea segura y responsable. Son condiciones que garantizan una conducción en un contexto estable. Por ejemplo, un conductor que normalmente es seguro, puede dejar de serlo si conduce un coche que no es el suyo, y por tanto, no lo controla como es debido, o también si conduce por un país con normas de tráfico diferentes al suyo, porque esto lo hará ir inseguro. Para que la conducción sea segura y responsable, además el conductor también ha de ser seguro y responsable. Y la forma en que un conductor es, está condicionada por su personalidad.

En 1996, Keskinen y sus colaboradores (Keskinen, Hatakka, Laapotti, Katila y Peräaho, 2000) propuso un modelo jerárquico (Ver figura 1), que ha tenido una gran influencia (por ejemplo, Hatakka et al., 2002 o Peräaho, Keskinen y Hatakka, 2003) y en donde se aprecia que los factores más básicos, situados en el primer nivel, son los que permiten, en un sentido literal, conducir, es decir, las facultades motoras que interactúan con el vehículo y que dan el control del mismo (poder y saber manejar el volante, el acelerador, el cambio...). Es el nivel ejecutivo. Una vez conseguido este nivel, también es necesario saber adaptarse a las condiciones del entorno, es decir, saber conducir el vehículo en situacio-

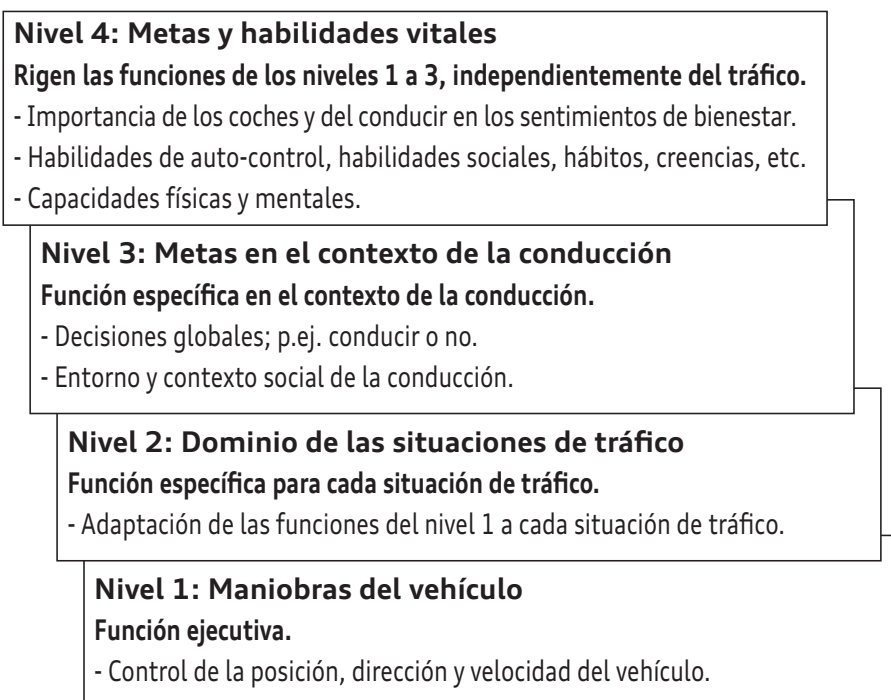


Figura 1: Modelo jerárquico del comportamiento del conductor (Keskinen, 1996).

nes reales y específicas de tráfico. En tercer lugar se sitúan los objetivos y las condiciones de la conducción, que guardan relación con decisiones particulares del conductor sobre aspectos como si en un contexto determinado coge o no el coche, si va a conducir solo o acompañado, etc. En los primeros niveles del modelo estarían incluidos aquellos factores, como la edad o la experiencia de la conducción, que influyen en las capacidades motrices, adaptativas y técnicas del conductor.

Una vez adquiridos o completados los niveles anteriores, hay que tener en cuenta también los factores que caracterizan a la persona que conduce y que incluye aspectos como sus creencias, actitudes o rasgos de personalidad.

Dentro de los factores de la esfera psicológica, se han identificado varios que parecen estar relacionados de una forma inversa con la conducción segura y responsable. Por ejemplo, la impulsividad y la búsqueda de sensaciones, dos de los más reconocidos rasgos de personalidad, se suelen asociar con trasgresiones de las normas, de manera que las personas más impulsivas suelen ser propensos a cometer más infracciones, como por ejemplo, reanudar la marcha cuando el semáforo todavía no ha cambiado de rojo a verde, y los buscadores de sensaciones tienden a conducir a más velocidad de lo permitido porque con ello consiguen tener emociones fuertes (Evans, 1991).

Otros rasgos de la personalidad de la esfera emocional, como la ansiedad (Fernández Castro y Doval, 2012), suelen relacionarse con errores en la conducción. Esto se puede explicar por el hecho de que las personas con más ansiedad suelen tener problemas de atención efectiva que les hacen cometer errores que pueden transformarse en infracciones. Por ejemplo, una persona con ansiedad, puede saltarse un stop simplemente por no haberlo visto.

Para poder comprender y analizar la influencia de la personalidad en las infracciones es muy importante distinguir entre dos tipos totalmente diferentes de transgresiones de las normas. Estos dos tipos son, por un lado, las violaciones intencionales de las normas y, por otro, los errores en la conducción. Esta distinción está contenida de forma nítida en el modelo elaborado y defendido por el equipo de investigación en la conducción de Manchester, liderado por Reason (Reason et al, 1990). Las violaciones intencionales de las normas pueden ser puntuales como, por ejemplo, saltarse un stop o un semáforo en rojo, o por el contrario pueden ser conductas de riesgo continuadas, como conducir sin cinturón de seguridad. En todo caso, las violaciones intencionales de las normas son voluntarias y el conductor es consciente de estar incumpliendo con una norma; aunque en la mayoría de las ocasiones creen que no les pasará nada por realizar esta transgresión o sencillamente no piensan en las posibles consecuencias.

Los errores de conducción son algo muy distinto, son lapsus involuntarios. El conductor no tiene intención de transgredir ninguna norma, ni de cometer una imprudencia, pero por algún fallo en el nivel 1 del modelo de Keskinen, el de la función ejecutiva, el resultado es que comete una imprudencia o una infracción. Por ejemplo, saltarse un stop puede ser una violación intencional o un error. Sería una violación intencional, si el conductor hubiese visto la señal y la hubiese ignorado. En cambio es un error si el conductor no ve la

señal. En este caso, no habría prestado atención porque no habría gestionado eficientemente esta función básica, pero su intención no era la de cometer una infracción.

Los factores psicológicos que influyen en las violaciones intencionales no son los mismos que los que influyen en los errores. La impulsividad y la búsqueda de sensaciones, como hemos mencionado anteriormente, están relacionadas con las violaciones intencionales (Ullenberg, 2002). Los conductores impulsivos y agresivos pueden conocer las reglas, pero no son capaces de autorregularse y de refrenarse ante el impulso de correr más, llegar antes, etc. Ven las normas de tráfico como simples obstáculos a sus deseos. El único freno para este tipo de conductor sería la certeza de ser sancionado, por ejemplo la presencia de la policía. Si no hay certeza de sanción, la impulsividad y la búsqueda de sensaciones les llevará a conducir de una manera imprudente.

Los errores y los lapsus pueden estar relacionados con otro tipo de rasgo de personalidad, la ansiedad. Los conductores ansiosos cometen con mayor frecuencia, errores y distracciones que pueden llegar a ser infracciones (Sahar, 2009). La ansiedad hace que los conductores no se sientan cómodos conduciendo y que desconfíen de sus propias capacidades, incluso pueden estar demasiado atentos a posibles peligros, y desatender otros detalles de la conducción (Fernández-Castro y Doval, 2010). La ansiedad representa más bien una interferencia en la función ejecutiva, ajena a la intención del conductor. De todas formas, aunque los conductores ansiosos cometen errores, no parecen tan peligrosos como los conductores impulsivos que cometen violaciones intencionales. Ello puede ser debido a que los conductores ansiosos, si son conscientes de que pueden cometer errores en la conducción, extreman la prudencia o se abstienen. El modelo presentado por el equipo Manchester, liderado por Reason (Reason et al, 1990), distingue, precisamente, entre las violaciones intencionales de las normas y las conductas de riesgo, de los errores o lapsus en la conducción que son involuntarios.

Además de los rasgos de personalidad, en la manera de conducir, como en la conducta general, hay que tener en cuenta las creencias y actitudes de las personas. Por ejemplo, un conductor que esté convencido de que las limitaciones de velocidad no son justas, probablemente no las tendrá en cuenta; mientras que un conductor con una alta conciencia medioambiental, probablemente intentará conducir de forma y manera que minimice tanto el consumo de carburante como el nivel de contaminación.

La Teoría de la Conducta Planificada (Ajzen, 1991, ver figura 2) explica de qué manera las actitudes, la interiorización de las normas y la presión social influye en la toma de decisiones. Es un modelo ampliamente reconocido en Psicología que se ha aplicado a diversos campos, especialmente a la explicación de la conducta de prevención de riesgos para la salud y también a la conducción. De acuerdo con esta teoría, las actitudes hacen referencia a las evaluaciones de la conducta (tener el convencimiento de que una determinada conducta, como por ejemplo conducir por la derecha en una autopista, es correcta o incorrecta). Las normas subjetivas describen la presión social que siente el conductor para seguir una determinada conducta (por ejemplo, no pasar del límite de velocidad estipulado a pesar de conducir por una autopista sin curvas y sin tráfico). El control percibido se refiere a lo fácil o difícil que le resulta al conductor hacer una deter-

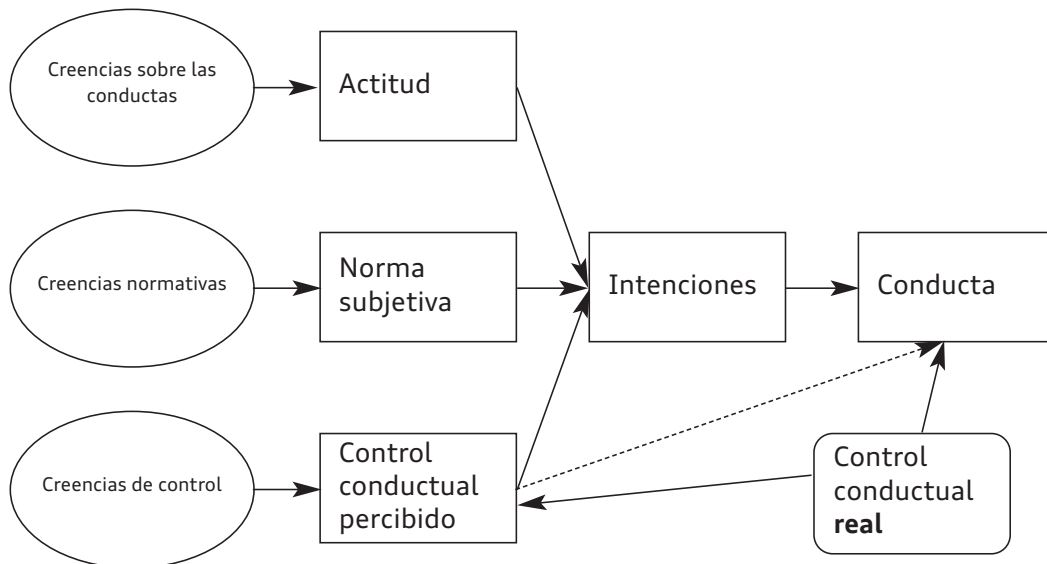


Figura 2: La Teoría de la conducta planificada (Ajzen, 1991).

minada conducta (por ejemplo, la capacidad del conductor para soportar o no, el ritmo de conducción lento en una caravana).

Recientemente, Tronsmoen (2010) realizó un estudio con el objetivo de analizar la influencia de las actitudes sobre los accidentes de tráfico. En este estudio, y de acuerdo con Iversen and Rundmo (2004) se distinguen tres actitudes relacionadas con la seguridad vial. Dos de ellas, las actitudes hacia la violación de las normas, hacia la velocidad y hacia el alcohol, están directamente relacionadas con conducciones poco adecuadas que pueden acabar en accidentes. La tercera, que denominan actitudes hacia el desinterés por cómo conducen los otros (evaluada a partir de ítems, como "iría en el coche con alguien que condujera a mucha velocidad si fuera la única manera de llegar pronto a casa por la noche") no parece tener relación con los accidentes. En el estudio, además de las actitudes se tuvieron en cuenta otras variables como la experiencia en la conducción o la autopercepción de la pericia al volante (Ver figura 3).

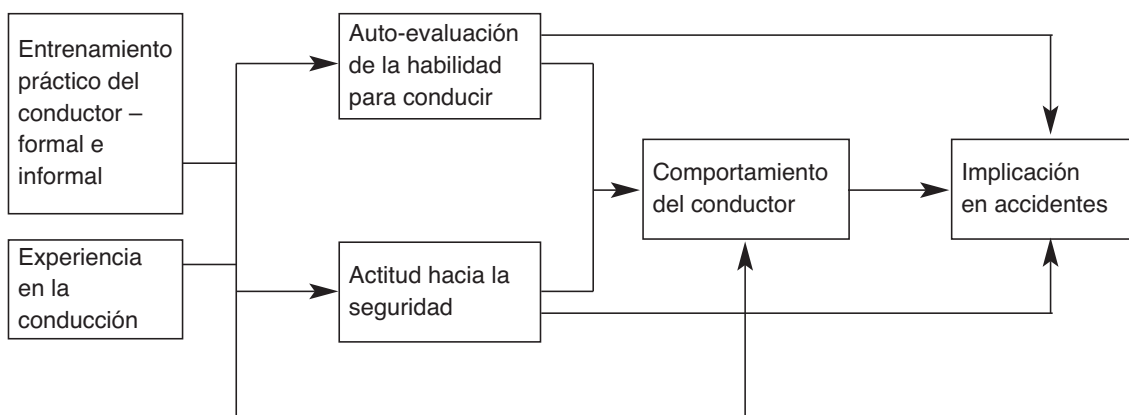


Figura 3: Modelo de relaciones entre variables para explicar los accidentes al volante (Tronsmoen, 2010).

Los resultados de este estudio pueden tomarse como ejemplo de la importancia de las actitudes sobre las conductas relacionadas con la conducción y la seguridad vial. También abren la puerta a otro enfoque del estudio de los factores humanos en la conducción. Se ha acumulado una cierta cantidad de evidencia sobre los factores psicológicos que llevan a una conducción poco responsable o insegura, especialmente en referencia a la personalidad de los conductores como es el caso de la impulsividad. Pero se ha prestado menos atención a otros factores psicológicos como son las actitudes, que pueden llevar a ser un buen conductor, es decir, que consiguen que un conductor habilidoso, atento y conocedor de las normas sea, además, un buen conductor respetuoso con las normas, prudente y con capacidad de anticiparse a ciertas situaciones.

¿Qué actitudes se pueden destacar en los buenos conductores? Para intentar responder a esta pregunta nos hemos interesado por las recomendaciones que hacen los expertos en formación de conductores y en seguridad vial. Hemos podido constatar que hay un cierto consenso en cuanto a que para ser un buen conductor, hay que poseer ciertas características como la habilidad, la atención, el conocimiento de las normas y la prudencia. Pero también hemos encontrado que cuando estos conductores expertos glosan las características del buen conductor siempre añaden una relacionada con la actitud. Algunos ejemplos de las actitudes positivas relacionadas con la buena conducción son:

- ▶ *La buena educación y el sentido cívico*, cumplir las normas y pensar en que los demás tienen los mismos derechos que uno mismo.
- ▶ *La tranquilidad, la calma, no ser impaciente*. No es lo mismo velocidad, que rapidez, o que impaciencia. Disfrutar de la conducción mientras se conduce y no querer llegar a destino cómo lo único importante, significa conducir con calma, aunque se vaya rápido.
- ▶ *Generosidad*. Conducir sabiendo que se comparten las vías con otros conductores y con peatones, ciclistas y motoristas. Compartir el vehículo. Conducir acompañado. Viajar en grupo compartiendo vehículo, como compañeros de trabajo o compañeros de vacaciones. Compartir el coche familiar.
- ▶ *La confianza o el optimismo*. El buen conductor es un conductor optimista que aprecia los aspectos agradables y positivos de la conducción y no sólo ve los peligros. Se piensa que un conductor optimista podría ser descuidado con la seguridad pero no tiene porque ser así, un conductor con confianza puede ser precavido y más seguro.

¿Estos diferentes aspectos de la actitud positiva necesaria para definir al buen conductor se pueden resumir en un rasgo común? ¿Tienen estas características un factor compartido? Hay una norma implícita esencial de la buena educación, al igual que en la generosidad, que es pensar en los demás. En la medida que un conductor sea capaz de ponerse en el lugar de los demás, podrá comprender sus sentimientos y su forma de reaccionar. A esta capacidad se la denomina **empatía**. La empatía puede ser este factor añadido que haga que una persona habilidosa en la conducción y conocedora de las normas sea además un buen conductor. Vamos, en el siguiente apartado, a profundizar en el concepto de la empatía para ver si realmente puede ocupar este lugar de ser la pieza final que aglutine las capacidades y habilidades de una persona para convertirla en un buen conductor.

1.2 La empatía

La palabra empatía, tal y como lo entendemos actualmente, se atribuye al psicólogo Edward B. Titchener (1867-1927), quien a principios del siglo XX unió los términos griegos *εμ* (*en*, "dentro de") y *πάθος* (*pathos*, "sentimiento"), dando lugar al neologismo *empathia* (*εμπάθεια*) que literalmente significa "cualidad de sentirse dentro". El nuevo término era semejante a la palabra alemana *Einfühlung*, que desde el siglo XVIII se venía utilizando para describir la capacidad de las personas de "sentirse dentro de" otras. En la actualidad, la empatía se entiende como *la habilidad para entender y compartir el estado emocional de las otras personas* (Cohen y Stayer, 1996). Sin embargo, en realidad bajo el nombre de empatía se pueden hallar definiciones diferentes y ello es debido a que la empatía es un concepto complejo que incluye diferentes procesos psicológicos (Ver un análisis de esta cuestión en Fernández-Pinto, López-Pérez y Márquez, 2008).

La definición que acabamos de citar incluye tanto entender como compartir las emociones de los otros, pero una cosa es entender y otra compartir. Por ejemplo, yo puedo entender que un conductor que vaya a llegar tarde al trabajo se enfurezca con otro conductor que se pare delante de él para dejar bajar a un pasajero o simplemente que vaya lento y no le deje avanzar. Pero entender las razones de su ira, no significa compartirlas. Precisamente si uno es capaz de ver el punto de vista de otra persona también podrá valorarlo y ver si es totalmente subjetivo o no. Pongamos otro caso, imagine el lector que va conduciendo por un trayecto urbano y que otro vehículo le da un golpe por detrás, el conductor responsable se baja del vehículo totalmente compungido y se deshace en disculpas por el daño causado. Es tan intensa y sincera la consternación que posiblemente el lector podría acabar consolando al infractor diciéndole que el daño no es tan importante. Aquí el lector habría compartido la pena del infractor y se habría sentido mal tanto por el daño recibido como por el trastorno del otro conductor. Pero compartir este sentimiento no significa necesariamente comprender el punto de vista o las razones de las otras personas. La víctima se puede contagiar del estado emocional del infractor, pero puede desconocer su punto de vista. Bien podría ser que el infractor estuviese realmente compungido por el daño causado, aunque también sería posible que circulase sin seguro o que el coche fuese prestado. Cualquiera de esas razones explicaría sus sentimientos y su necesidad de ser exculpado por la víctima.

Pongamos otro caso, un conductor que en una carretera interurbana con poca circulación se para al ver que otro vehículo ha tenido un accidente, y ve a sus ocupantes heridos y con magulladuras. Si se es empático se comprende que los accidentados lo están pasando mal, que les duelen las heridas y que necesitan que alguien les ayude. Pero ante una situación así, se puede reaccionar de varias maneras. Una es compartir hasta tal punto la zozobra de los accidentados que el conductor que debería prestar ayuda se sienta aturdido y tan alterado emocionalmente que no atine con la forma de reaccionar adecuada. Otra forma de reaccionar es comprender la necesidad de ayudar y de actuar con rapidez, pedir ayuda y proporcionar los primeros auxilios. ¿Quién es el más empático? ¿Quién se desespera y sufre o quién mantiene la sangre fría y ayuda? Sencillamente son dos maneras distintas de ser empático.

Es decir, en relación con lo que denominamos empatía se pueden distinguir diferentes aspectos. El primero consiste en ponerse mentalmente en el lugar del otro. Es lo que se conoce con el nombre de **empatía cognitiva** o **toma de perspectiva** (*Perspective taking*), y consiste en reconocer el punto de vista del otro, que puede ser distinto del de uno mismo, y comprender por ello cómo se siente. Sin embargo, la empatía cognitiva no implica necesariamente sentir exactamente lo mismo que el otro en todas las ocasiones. Por otro lado, también se pueden sentir emociones muy similares a las que están sintiendo otros, sin preocuparse necesariamente del porqué ni de la perspectiva del otro. Esto es especialmente claro cuando se siente lástima o compasión ante una persona que necesita ayuda, por ejemplo ante una persona herida, como consecuencia de haber sido víctima de un accidente de tráfico. Este tipo de emociones parecidas a la de los otros se denominan, en Psicología, emociones vicarias y ocurren cuando, por ejemplo, alguien se siente bien o mal, no por algo que le haya pasado en primera persona sino por identificarse con lo que le ha pasado a otra persona. Este es el aspecto más emocional de la empatía, es la **empatía emocional** que en inglés se llama *emphatic concern* y que se puede traducir como **preocupación empática**, en el sentido de estar preocupado por lo que les pasa a otras personas; o también **implicación empática**, porque esto denota estar involucrado en lo que le pasa a otras personas como si le pasase a uno mismo. Mientras que en algunos estudios, la empatía se define únicamente por el factor cognitivo, *comprender*, en otros la definen sólo por la vertiente emocional, *compartir el sentimiento*, y esto ha llevado a ciertas confusiones importantes (Davis, 1980)

Finalmente, cuando nos fijamos en el aspecto más emocional de la empatía, se puede distinguir entre comprender el estado emocional de los demás y compadecerse de los otros. También hay que notar que una cosa es sentirse como se siente el otro y otra cosa diferente es actuar exactamente como el otro. En este último caso hablamos de **contagio emocional**. Vamos a intentar hacer esta distinción poniendo un ejemplo. Si observamos los niños de corta edad en una guardería antes o después podremos apreciar el fenómeno básico del contagio emocional. Si un niño o una niña se hace daño y se pone a llorar, al poco rato varios niños estarán llorando, aunque desconozcan las causas que originaron el primer llanto. Una cosa diferente es cuando un niño o una niña se acerca al que llora y le intenta consolar, haciendo lo que le hacen a él sus padres para consolarle. El niño que intenta consolar es empático emocionalmente, siente preocupación empática, se siente mal con el llanto del otro niño y por eso lo intenta reducir. Los niños que lloran cuando llora otro, en cierto modo son empáticos pero de otra manera, contagiándose del estado emocional y haciendo simplemente lo mismo que el primer niño.

En resumen, de momento tenemos una empatía cognitiva o toma de perspectiva que es responsable de que comprendamos las emociones y las intenciones de los otros; una empatía emocional o preocupación empática que implica compartir las emociones de los otros, y la capacidad de contagio emocional cuando se produce una identificación de los estados emocionales. Ante esta variedad de fenómenos relacionados con la empatía, se puede plantear la pregunta de si los aspectos más cognitivos de la empatía son independientes, o no, de los aspectos más emocionales. Una respuesta a este interrogante sería afirmar que una persona puede ser empática cognitivamente y entender el punto de vista de otro sin que necesariamente comparta sus emociones; a la vez que otra persona

puede ser muy empática emocionalmente pero sin serlo cognitivamente, o sea que podría compartir profundamente las emociones de otra persona sin entender por qué el otro se siente de esa manera. La postura contraria sería afirmar que empatía cognitiva implica a la emocional y la empatía emocional necesita de la cognitiva. Un examen de las investigaciones realizadas sobre esta cuestión (Ver Fernández-Pinto, López-Pérez y Márquez, 2008) muestra que el tema no está resuelto puesto que hay datos a favor de ambas posturas. Lo que es necesario a la vista de estas dudas es disponer de un modelo general de la empatía que contemple e integre estos diferentes aspectos, como vamos a ver en el siguiente apartado.

La empatía y sus diferentes caras

Mark H. Davis (1980), de la Universidad de Texas en Austin, elaboró un modelo integrador que analiza los diferentes aspectos de la empatía distinguiéndolos entre ellos aunque reconociendo que hasta cierto punto son interdependientes. Este modelo permite distinguir y medir la toma de perspectiva, la preocupación empática, el distrés personal y la fantasía. Davis (1980) elaboró un cuestionario multidimensional capaz de evaluar cada uno de estos aspectos por separado denominado Índice de Reactividad Interpersonal (IRI) y ha establecido y definido de forma rigurosa estas diferentes formas de ser empático.

Los componentes de la empatía según este modelo son:

- ▶ La **toma de perspectiva**, que consiste en el aspecto cognitivo de la empatía que se refiere a poder adoptar o comprender el punto de vista de otros.
- ▶ La **preocupación empática**, es el aspecto más emocional de la empatía y responde a la capacidad de preocuparse y sentir compasión con personas en dificultades.
- ▶ El **distrés personal**, que se refiere al grado en que una persona se siente angustiada cuando presencia a otras personas en situaciones negativas y refleja la capacidad de contagio emocional.
- ▶ La **fantasía**, que evalúa la medida en la que una persona tiende a identificarse con personajes de ficción en películas, novelas, canciones, etc.

Lo importante de esta aproximación es que proporciona una medida de los diferentes aspectos de la empatía pero que no se pueden sumar entre ellos, es decir, no hay una puntuación única de empatía. No se puede decir que una persona es empática o no lo es de una forma global, se puede decir si una persona es más o menos empática en cada uno de estos aspectos. Para evaluar el grado de empatía de una persona hay que contemplar los diferentes aspectos. Davis insiste que esos aspectos no se pueden mezclar porque afectan diferencialmente a aspectos distintos de la conducta humana.

Los datos recogidos tras aplicar dicho cuestionario a una amplia muestra de personas de diferentes edades, nos permiten analizar cómo se relacionan los diferentes aspectos de

la empatía entre ellos. Para empezar, la fantasía no tiene ninguna correlación con la toma de perspectiva, lo que significa que, el hecho de poder empatizar con personas reales no está relacionado con la capacidad de identificarse con personajes de ficción, son características independientes.

La toma de perspectiva y la preocupación empática correlacionan de forma moderada, lo que significa que las personas con capacidad de entender la perspectiva de los otros tienden a preocuparse más por los demás y a la inversa. Aunque esto es sólo una tendencia porque la toma de perspectiva no asegura que se tenga necesariamente preocupación empática por los demás.

Por otro lado, la toma de perspectiva correlaciona negativamente con el distrés personal, lo que significa que la mayor capacidad de entender la perspectiva de los otros supone que uno se contagie menos de sus emociones. El distrés individual, que es la base del contagio, es una reacción acrítica que no tiene en cuenta la perspectiva de los otros, sino sencillamente si están sufriendo o no. A simple vista puede parecer contradictorio, pero esta oposición entre la toma de perspectiva y el contagio emocional se puede explicar a partir del punto de vista de Hoffman (1976) sobre la evolución de la empatía. El distrés individual, es decir, sentirse mal cuando se ve que otros se sienten mal, sería la reacción más sencilla de la empatía que aparece muy pronto en los niños. La toma de perspectiva, sin embargo requiere de un cierta maduración personal, por lo que a medida que las personas maduran son más capaces de comprender el punto de vista de otros y se reduce la tendencia a sentirse mal uno mismo cuando ve a otros pasarlo mal, sea cual sea la razón. Explicado de otra manera, el distrés individual o contagio emocional, sería una empatía poco madura, que consiste en sufrir cuando sufren otros; esta empatía básica se ve sustituida por una empatía más evolucionada que implica ayudar y consolar a los otros cuando sufren e ir más allá de reconocer que los otros sufren y comprender las razones de porqué sufren.

En resumen, cuando se habla de empatía se engloban diferentes procesos psicológicos tanto emocionales como cognitivos, cada uno de estos procesos puede influir de forma distinta en la conducta humana en lo referente a la conducta social, la conducta de ayudar o a la agresividad. Aunque, si hay que destacar el factor central que organiza la conducta empática, se tendría que señalar a la toma de perspectiva.

¿Las mujeres son más empáticas?

Inicialmente, no se hallaron diferencias en la empatía de hombres y mujeres (Block, 1976). Pero cuando Hoffman (1977) separó las medidas de empatía cognitiva y emocional, encontró que las mujeres tendían a puntuar más alto que los hombres en las escalas de empatía emocional, esto es, mostraban más preocupación empática, pero no en las de empatía cognitiva. Estas diferencias, sin embargo, se han interpretado suponiendo que no son diferencias necesariamente reales en la conducta de ayudar, sino que responden más a los estereotipos de los roles de género. Es decir, cuando se contestan cuestionarios, la mujeres tienden a aceptar que sienten necesidad de ayudar a personas que están en dificultades mientras que los hombres tienden a refrenar esta manifestación

puesto que socialmente está asociada a roles femeninos. Algunas evidencias dan apoyo a esta interpretación (Eisenberg y Lennon, 1983; Ickes, 2006).

¿Semejanza o ternura?

Nos podemos preguntar si una persona empática lo es con todo el mundo o sólo con algunas personas. Naturalmente, las personas se pueden mostrar más empáticas con otras personas con las que se identifican fácilmente. Parece que cuanto más próximas, más parecidas y cercanas son las personas que pasan apuros, más fácil es la empatía con ellos. Esto es lo que se afirma desde la teoría de la semejanza (Krebs, 1975) según la cual, lo que explica la empatía hacia los extraños es la semejanza percibida con el otro y también la familiaridad, y por tanto, tendremos más tendencia a ser más empáticos con personas que no conocemos de nada si percibimos en éstas aspectos compartidos, como por ejemplo, la nacionalidad, raza, aficiones, profesión, género, etc. La semejanza percibida dependería naturalmente de la manera en que cada persona se clasifica a ella misma. En la medida en que uno se perciba como parte de un grupo, empatizará más fácilmente con personas de ese grupo aunque no las conozca de nada.

Está claro que la semejanza entre las personas es un factor que facilita que haya empatía, pero éste factor no es suficiente. ¿Quién no se siente conmovido por el llanto de un niño? Una persona tiende a sentir más empatía por un niño que llore que con un adulto que también llore. En este caso, el criterio de semejanza no funciona totalmente. Por eso, recientemente se ha lanzado la hipótesis de la ternura (Batson, Lishner, Cook y Sawyer (2005), que proporciona una explicación al hecho de que nos sintamos más dispuestos a tener compasión y ayudar a quien percibamos cómo más débiles y necesitados de ayuda, aunque no tengan parecidos con nosotros.

Las hipótesis de la similitud y de la ternura no son incompatibles sino que sencillamente se refieren a aspectos distintos de la empatía. La toma de perspectiva está más relacionada con la semejanza, por lo que nos será más fácil comprender las razones y los sentimientos de otros cuanto más parecidos a nosotros mismos sean. Por otro lado, la preocupación empática, la tendencia a sufrir y a ayudar a otros en dificultades se puede explicar más fácilmente por la ternura, de manera que empatizaremos más fácilmente con los más débiles y desvalidos. Naturalmente, los dos factores se pueden reforzar mutuamente, de manera que será más fácil empatizar con otros que percibamos como semejantes a nosotros y de manera que estén desvalidos.

La empatía: lujo o necesidad

Quizás el lector pueda pensar que es encomiable pensar en los demás y compartir sus sentimientos pero, por otra parte, pensar también que esta habilidad no está muy extendida y que la mayoría de las personas se preocupan tan sólo de sí mismos e ignoran los sentimientos de los demás. De ahí que la frase elegida para la Jornada de Reflexión de Attitudes donde se presentará este estudio sea ***¿La culpa es siempre del otro?***

Dicho de otro modo, se podría pensar que la empatía es un valor encomiable pero poco extendido y muy poco práctico. Pensar así no es nada raro puesto que los estudiosos del comportamiento social humano, los neurocientíficos y psicólogos del siglo pasado, tenían, mayoritariamente, ese punto de vista. Durante el siglo veinte, las diferentes explicaciones de la conducta humana compartían un principio que era que el cerebro es quien regía las acciones del individuo valorando las consecuencias y eligiendo las mejores para uno mismo, en competencia con el resto de personas. Tener en cuenta a los otros o hacer algo para los otros sería una pérdida inútil de energía y esfuerzos a menos que ayudar a otros reportase una recompensa mayor en el futuro. Esta visión de las personas como seres que compiten en la sociedad por su propio interés, se completaba con el papel de la educación que enseñaba a las personas a vivir en sociedad. Es decir, la buena educación era algo así como un freno cultural a los impulsos básicos de luchar por uno mismo sin tener en cuenta a los demás.

Pero a partir de los años noventa del siglo veinte se empezó a tomar en serio a la empatía. Esto fue debido a grandes avances del conocimiento científico de los íntimos motivos de la conducta de los seres humanos y, especialmente, a tres: el primero es el estudio del altruismo por parte de los biólogos evolucionistas; el segundo, el reconocimiento del papel esencial de las emociones en la toma de decisiones y el comportamiento racional de las personas; y el tercero, el descubrimiento que la falta de empatía es una característica esencial en la conducta agresiva y antisocial. Vamos a explicarlos brevemente en los siguientes apartados.

Las raíces biológicas de la empatía

Sabemos que la extraordinaria máquina biológica que es nuestro cerebro es el producto de una larga evolución por selección natural que ha dado como resultado al *homo sapiens*. La selección natural es, en definitiva, una lucha por la supervivencia en la que prevalecen las características de los individuos capaces de competir por los recursos de la naturaleza que son limitados. Por lo tanto el egoísmo, aunque censurado desde un punto de vista moral, sería en definitiva un principio que los humanos tendríamos en nuestros genes. ¿Cómo explicar el altruismo y la generosidad? Desde este punto de vista sería una tendencia producto de la cultura que tendría que luchar contra la tendencia egoísta natural. Sin embargo, no sólo las personas podemos ser altruistas, también hay ejemplos en el mundo animal de individuos que se sacrifican por la supervivencia de otros miembros de su especie, especialmente por los más jóvenes y débiles. A partir de 1970 se desarrollaron investigaciones sobre la evolución del comportamiento social de los animales y se llegó a la conclusión que la cooperación entre individuos es un instrumento de supervivencia al menos tan potente como la competencia y que el altruismo puede ser necesario para la supervivencia de los propios genes (Dawkins, 1976; Alexander, 1987). En el caso de la especie humana, la supervivencia de los individuos dependía de la fortaleza del grupo para proteger sus miembros, por lo que toda habilidad de cooperación entre individuos que facilitase la identificación entre ellos y compartir objetivos fue seleccionada genéticamente porque comportaba una ventaja evolutiva sustancial.

Hay algunas pruebas impresionantes de que la cooperación y la ayuda mutua han estado presentes en la evolución de la especie humana. En 2001, en el yacimiento de Dmanisi, en Georgia, se halló un cráneo de un homínido de 1,8 millones de años de antigüedad que actualmente se puede ver en el Museo Estatal de Georgia en Tbilisi. Este cráneo es como el de un humano actual, pero más pequeño. El rasgo más destacable es la boca. No sólo no tiene dientes, sino que casi todos los alvéolos son lisos, rellenos de tejido óseo que creció en los huecos hasta cubrirlos y plantea un interrogante: ¿Cómo sobrevivió ese hombre sin dientes, incapaz de masticar la comida por sí mismo? Según David Lordkipanidze y colaboradores (2005), uno de sus descubridores, una posible explicación sería que quizá lo ayudaron sus compañeros. De ser así, esos maxilares desdentados podrían ser el testimonio de algo semejante a la empatía en una época muy temprana de la evolución humana.

En los años noventa, un avance en la investigación sobre el cerebro inició la búsqueda de las bases cerebrales de la empatía. Este avance fue el hallazgo de las **neuronas espejo** (Rizzolatti y Sinigaglia, 2006) primero en monos y pocos años más tarde en humanos. El descubrimiento de las neuronas espejo obligó a replantear cómo funciona el cerebro puesto que estas neuronas se activan cuando se realiza una acción, sin importar si es uno mismo u otro sujeto quien la realiza.

¿Por qué fue tan importante descubrir las neuronas espejo? Hasta entonces se pensaba que las neuronas visuales, sensoriales, motoras y ejecutivas, tenían sus funciones perfectamente separadas. Por ejemplo, si un mono ve que otro mono coge comida, se suponía que las neuronas encargadas de la percepción visual captarían la acción y enviarían la información a las zonas de asociación, pero si el mono quisiera coger él mismo la comida, deberían ser otras neuronas diferentes, neuronas motoras dirigidas por las zonas asociativas de la corteza, las que se encargasen de controlar los movimientos. Por lo tanto, se pensaba que la diferencia entre lo que hacen los otros y lo que hace uno mismo estaba perfectamente anclada en la estructura neuronal. El hecho de que haya neuronas que identifiquen el acto de coger comida, o el de saltar a un árbol sin importar quién lo haga, abre la puerta a entender cuáles son las bases cerebrales que permiten que un individuo se pueda identificar con lo que hace y lo que le pasa a otro. Dicho de otra manera, cuando vemos a otra persona hacer algo, el cerebro se activa como si lo estuviésemos haciendo nosotros.

Por ejemplo, imaginemos un grupo de personas viendo un partido de fútbol. Un jugador hace una dura entrada y da una patada en la rodilla de otro jugador. Uno de los tele-espectadores se remueve en su sillón, se encoge, frunce el ceño y dice: ¡Uy, eso me ha dolido hasta a mí! Las neuronas espejo han hecho su trabajo. Esta observación no es algo que sorprenda, lo que sorprendió a los neurocientíficos fue descubrir el circuito que controla el que te duela el dolor ajeno. En principio, el dolor es resultado de una estimulación, por ejemplo un golpe, que activa unas fibras sensoriales que transmiten la información del golpe (o sea, el dolor) al cerebro y desde el cerebro *se siente* el dolor y se ejecutan las respuestas al dolor: exclamaciones, expresión facial, retirarse, huir, etc. Estas reacciones están controladas por fibras neurales motoras. Pues bien, las neuronas espejo no son sensoriales, son motoras. Cuando vemos a alguien recibir un golpe no sentimos el dolor

propriadamente dicho, porque no se ponen en marcha las neuronas sensoriales; cuando vemos a otra persona recibir un golpe reaccionamos como si lo hubiésemos recibido nosotros y a partir de experimentar la reacción ante el golpe, podemos entender cómo se ha sentido el otro. Es decir, en este caso las hipotéticas neuronas espejo serían las que controlan la reacción al dolor, sin importar que quien haya recibido el golpe sea uno mismo u otra persona.

Las neuronas espejo explican, por ejemplo, porqué cuando vemos hacer algo a otra persona, comprendemos sus intenciones, o al menos creemos entender sus intenciones. También pueden explicar cómo se pueden compartir las emociones. Podemos entender la perspectiva emocional de otra persona gracias a que el cerebro dispone de neuronas especializadas en activarse ante acciones y emociones que vemos en los demás.

El hecho de que el cerebro haya evolucionado hasta disponer de unas neuronas especializadas que permiten empatizar y compartir intenciones y emociones, muestra la importancia de la empatía y demuestra que es un proceso básico ligado a nuestra herencia genética.

La adaptación emocional y la empatía

Por otra parte, a partir de 1995, especialmente a través del libro de Goleman (1995) sobre inteligencia emocional, se divulgó la idea de que las emociones no son meras reacciones a lo que le pasa a uno mismo, es decir, que nos alegramos ante los éxitos y nos apenamos ante los fracasos, sino todo lo contrario: nuestras emociones pueden ser responsables de nuestros éxitos o fracasos. Salove y Mayer y (1997) demostraron que la inteligencia emocional se compone de percepción emocional, facilitación, comprensión y regulación emocional. Es decir, de la capacidad para detectar emociones, para favorecer las emociones y comprender sus causas y, finalmente, poder regularlas, o sea, utilizarlas adecuadamente para conseguir nuestras metas y objetivos. El gran impacto de la inteligencia emocional se puede explicar porque se ha demostrado que es imprescindible, al menos tanto como la inteligencia racional, para tomar decisiones, resolver problemas y para actuar con éxito y eficacia en la sociedad.

Lo expuesto explica porque no se tomó en serio a la empatía hasta la última década del siglo pasado. Naturalmente que se pueden encontrar estudios y definiciones de la empatía mucho antes de 1990 y ya desde el planteamiento de las primeras teorías psicológicas se ha tenido en cuenta la capacidad para empatizar con los demás. Sin embargo, en nuestra opinión, esas primeras ideas sobre la empatía no han podido desarrollarse plenamente hasta que se ha reconocido que comprender y compartir las emociones de los demás, no solamente es un ideal deseable, sino una necesidad para poder desarrollar una conducta adaptada, tanto desde el punto de vista individual, como desde el punto de vista de los grupos humanos.

La empatía en la conducta prosocial y la delincuencia

La opinión generalizada es que la empatía promueve el comportamiento prosocial o altruista y numerosos estudios parecen apoyar este punto de vista (por ejemplo, Batson, Fultz y Schoenrade, 1987). El hecho de que una persona sea capaz de ponerse en el lugar de los demás parece que favorece que uno no se preocupe exclusivamente de su propio interés sino que en su forma de actuar también quiera favorecer a otras personas aunque ello no le reporte un beneficio inmediato. Un ejemplo de conducta prosocial sería el de una persona que se encuentra una cartera con dinero y en lugar de quedársela intenta devolvérsela a su propietario. El altruismo se puede observar en las personas que dedican su tiempo o su dinero a ayudar a personas más desfavorecidas.

Pero si miramos la otra cara de la moneda también se ha propuesto que la falta de empatía puede ser el origen, uno de los puntos de partida, de la conducta antisocial, la conducta agresiva o la conducta delictiva (Miller y Eisenberg, 1988). Al tratar de explicar porqué se delinque, los criminólogos han postulado que los que delinquen y aquellos que actúan de manera antisocial tienen menos empatía que los que no cometen delitos (Burke, 2001). Esto sería debido a que las personas que comparten y comprenden, cuando se dan cuenta de que su comportamiento produce reacciones emocionales negativas en otras personas, dejan de comportarse de esa manera.

La empatía es, por lo tanto, un factor de protección individual, inhibiendo la probabilidad de ciertos tipos de conductas delictivas o agresivas, mientras que la falta de empatía se supone que es un facilitador de la delincuencia. Por ejemplo, en palabras de David P. Farrington (1998, p. 257) del Instituto de Criminología de la Universidad de Cambridge: *los delincuentes son insensibles, con escasa empatía. No son capaces de entender los roles de cada persona y de comprender diferentes perspectivas y así llegan a malinterpretar las intenciones de otras personas. Esta falta de conciencia o sensibilidad a los pensamientos y a los sentimientos de la gente, hace que no sean capaces de apreciar los efectos de su comportamiento en otras personas.* Otros criminólogos han puesto el énfasis en que la falta de empatía hace que el delincuente sea incapaz de imaginar la angustia que produce en sus víctimas (Blackburn, 1993).

Actualmente, se entiende que la falta de empatía es un componente central del concepto de la psicopatía, que es una constelación de rasgos psicológicos y de comportamiento relacionados con comportamiento criminal (Harpur, Hakstian y Hare, 1988). Está bien establecido que los delincuentes psicópatas son más violentos y tienen más probabilidades de reincidir que los delincuentes no psicópatas.

El concepto de empatía y su relación con la delincuencia también ha influido en el ámbito de la rehabilitación de delincuentes. Han proliferado los programas diseñados para aumentar la empatía en los delincuentes, con el objetivo de que comprendan los sentimientos de sus víctimas, como requisito para su rehabilitación (Ross y Ross, 1995).

Joliffe y Farrington (2003) realizaron un amplio y documentado meta-análisis de los estudios empíricos más importantes que han analizado la relación entre empatía y delin-

cuencia. De los 35 estudios analizados, 21 de ellos analizaron la empatía desde su vertiente cognitiva, mientras que los 14 restantes se centraron en la empatía emocional. Otro dato de interés que podemos extraer del estudio hace referencia a los cuestionarios utilizados para evaluar la empatía. En el conjunto de los trabajos seleccionados, se han utilizado cinco instrumentos diferentes. Si observamos los trabajos seleccionados desde que fue publicado el Interpersonal Reactivity Index (IRI) de Davis (1980), se puede apreciar que éste instrumento ha sido utilizado en el 60% de los casos, lo que demuestra la relevancia de este cuestionario para medir la empatía.

La principal conclusión a la que se llega a partir de este informe es que existe una fuerte relación entre la falta de empatía y la conducta delictiva, más cuando se trata de personas que han cometido delitos violentos que en personas que han cometido delitos sexuales. De todos los aspectos de la empatía, la que tiene más relación con la delincuencia es la falta de empatía cognitiva o toma de perspectiva. Dicho en otras palabras, la conducta antisocial es más acusada cuando falta la empatía cognitiva, la comprensión del punto de vista de los otros, que cuando falta la empatía emocional, compartir emociones. Esta relación entre falta de empatía y delincuencia es más fuerte en personas jóvenes y en personas con un nivel bajo de inteligencia.

La empatía: un valor en alza en el mundo actual

Vamos a intentar resumir lo expuesto sobre la empatía. La empatía consiste, en esencia, en saberse poner en el lugar de los demás. La empatía se desarrolla, cambia y crece a lo largo de la vida, la primera reacción empática es sufrir cuando otros sufren, después puede aparecer la tendencia a ayudar a los que sufren y finalmente comprender las intenciones y el punto de vista de los otros. En la tabla 1, aparece un análisis comparativo de todos estos elementos que conforman la empatía, esta tabla es una adaptación de la propuesta por Preston y Wall (2002), adaptada a los términos en español. En esta tabla se pueden apreciar las diferencias entre el **contagio emocional**, la **compasión**, la **preocupación empática** y la **toma de perspectiva o empatía verdadera** y sus relaciones con la **conducta prosocial**.

Es importante ver que la conducta prosocial y la conducta de ayuda están relacionadas con la empatía pero no son empatía en sí mismas, la conducta prosocial es una de las consecuencias de experimentar empatía hacia otras personas. Hay tres características que nos ayudan a clasificar y distinguir estos conceptos: si hay **conciencia de distinción entre yo y los otros**, si los **estados emocionales entre yo y los otros son exactamente los mismos** y son, por tanto coincidentes; y, por último, si tienen como consecuencia **facilitar que se produzca la conducta prosocial de ayuda**. En la columna de la derecha de esa tabla se pueden ver las diferentes palabras con las que se ha relacionado cada aspecto de la empatía y se puede ver que algunos nombres pueden llevar a confusiones. Esto es normal porque estas palabras de hecho pueden tener significados diversos dependiendo del contexto en el que se usen.

Examinando la tabla 1, se puede apreciar que tanto el contagio emocional como la preocupación empática son emociones vicarias, pero no son el mismo tipo de emociones vicarias, porque en la preocupación empática hay distinción entre yo y los otros, y en el contagio emocional hay identificación entre yo y los otros (o sea, las emociones propias no se distinguen de las ajenas). Las palabras compasión y simpatía se han usado de forma indistinta y con diferentes significados, por lo que se han confundido también con la preocupación empática. La diferencia principal entre la compasión y la preocupación empática (tal y como están definidas en esta tabla) es que la primera no lleva necesariamente a la ayuda, mientras que la segunda sí. Ello es debido a que en la preocupación empática

Término	Definición	Distinción entre yo/otros	¿Coinciden los estados emocionales?	Implicación por la ayuda	Sinónimos y términos relacionados
Contagio emocional	Mismas emociones que las observadas en otros	No hay	Sí	No	Distrés individual. Emoción vicaria. Transferencia emocional
Compasión	Sentirse apenado al percibir el distrés de otro	Sí	No	Depende del coste/beneficio de la ayuda	Simpatía (parcialmente)
Preocupación empática	Se tiene una emoción similar a la de los otros como resultado de la percepción de su situación	Sí	Sí	La facilita en función de la semejanza y familiaridad con el otro	Empatía emocional. Emoción vicaria. Compasión (parcialmente)
Toma de perspectiva	Se tiene una representación del estado emocional y del punto de vista del otro	Sí	Parcialmente	La facilita en función de la semejanza y familiaridad con el otro	Empatía verdadera. Empatía cognitiva
Conducta prosocial	Acciones llevadas a cabo para reducir el distrés de otros	Depende	No necesariamente	Inherente	Altruismo. Conducta de ayuda. Dar socorro

Tabla 1: Los diferentes aspectos de la empatía. (Adaptada de Preston and de Waal, 2002).

se siente lo mismo que la persona necesitada de ayuda, la misma necesidad. Mientras en la compasión se reconoce y se identifica la situación del otro, se puede sentir lástima, pero sin compartir la necesidad de esforzarse en aliviar el sufrimiento de la otra persona. La compasión, tal y como está definida en la tabla 1, no sería propiamente empática; aunque naturalmente en el lenguaje normal y corriente, muchas personas pueden usar esta palabra para referirse a un sentimiento empático. El término simpatía también tiene muchas formas de interpretarse, pero se puede entender como algo parecido a la compasión pero referido a emociones positivas, sentir un sentimiento positivo, alegre por ejemplo, similar al de otra persona pero sin compartirlo, sin identificarse plenamente. Por otro lado, cuando se habla de personas simpáticas, muchas veces se piensa en personas que o bien se muestran empáticas, o que tienen un comportamiento que genera empatía hacia ellas.

Al analizar y comparar estos elementos que conforman o están relacionados con la empatía se puede entender por qué la toma de perspectiva, o empatía cognitiva, se ha considerado como la empatía verdadera o el tipo de empatía más madura. La toma de perspectiva distingue entre el yo y el otro pero reconoce al otro en sus circunstancias. La toma de perspectiva no excluye compartir emociones aunque, no de forma total, es decir es cognitiva pero no deja de ser también emocional y, finalmente, la toma de perspectiva facilita la implicación eficaz de la ayuda a los otros.

Hemos visto que la empatía no es solamente un rasgo altruista que tienen algunas personas generosas, sino que un mínimo grado de empatía es necesario para todas las personas, para que se puedan desarrollar en la sociedad. De esta forma, el éxito profesional o el bienestar particular dependen, entre otras cosas, de que se sea suficientemente empático. El hecho de que nuestro cerebro tenga estructuras especializadas en sustentar la empatía es una muestra de la importancia básica de entender y compartir los sentimientos de los demás. Por otra parte, también sabemos que las personas que tienen una falta de empatía tienden a cometer delitos, a ser agresivos y a adaptarse muy difícilmente a la sociedad.

Todas estas razones hacen que la empatía pueda ser el factor que buscábamos para entender la buena conducción. En el siguiente apartado vamos a ver qué relación puede tener la empatía con la conducción y plantearemos un modelo sobre cómo puede influir en la conducción segura y responsable.

1.3 Un modelo de conducción segura y responsable

Una vez analizada la empatía y sus diferentes aspectos podemos volver a plantearnos la pregunta del principio. ¿Qué hace falta para que un conductor, hábil con el volante, que conozca las normas y que conduzca concentrado sea además un buen conductor, un conductor seguro y responsable? Nuestra respuesta a esta pregunta es otra pregunta ¿Podría ser la empatía?

Vamos a analizar hasta que punto la empatía en la conducción puede tener un efecto sustancial. En el apartado 1.1. señalamos una serie de características que expertos en tráfico señalan como necesarias para ser un buen conductor, un conductor seguro. Nuestra hipótesis es que la empatía podría ser un factor común a todas estas características.

La buena educación y el sentido cívico: Después de haber profundizado en el concepto de empatía y de haberlo analizado, pueden quedar pocas dudas acerca de que las personas empáticas tenderán a mostrar mayor educación y sentido cívico que las no empáticas, y que actuarán con mayor respeto a las normas y a los demás. También nos podemos hacer la pregunta inversa, ¿Es necesario ser muy empático para ser cívico? Ante esta pregunta la respuesta debería ser no, el sentido cívico no tiene porque estar reservado solamente a las personas, muy empáticas, alguien que sin carecer totalmente de empatía tenga un grado intermedio también puede ser cívico. ¿De qué manera se llega a mostrar el sentido cívico si no se es muy empático? La respuesta sería por la educación, tanto la formal en el sistema educativo como la informal en el ámbito familiar y en otros. La diferencia entre empáticos y poco empáticos es que las personas con más facilidad para ponerse en el lugar de los demás asimilarán mejor los principios del sentido cívico y de la educación para convivir en sociedad que aquellas personas que les cueste imaginar el punto de vista de otros. Se puede ser cívico, sin ser especialmente empático si se da la suficiente educación.

La tranquilidad, la calma, no ser impaciente. ¿Qué tiene que ver la calma y la tranquilidad con la empatía? Si se compara la empatía con la impulsividad (que recordemos que es un rasgo de personalidad que influye mucho en la conducción) se puede concluir que la tendencia a cumplir los deseos inmediatamente es un rasgo de la impulsividad que conlleva impaciencia y falta de calma. Por el contrario, comprender que algunas veces se hace lo que uno quiere y otras lo que quieren los demás, está relacionado con una mayor tolerancia a la frustración. Dicho de otra manera y aplicado a la conducción y al tráfico, un conductor no empático querrá salirse con la suya siempre, lo que le llevará a estar alerta ante las posibles amenazas del resto de conductores, verá a los otros conductores como personas que pueden frustrar sus deseos, por lo tanto será más difícil que se sienta calmado. Por el contrario, un conductor empático que comprende que no todos los conductores se pueden salir con la suya en el mismo momento, puede gestionar situaciones conflictivas con más calma.

Generosidad. La generosidad se puede definir a partir del verbo compartir. La empatía consiste en compartir algo muy íntimo y personal, las emociones. A partir de este punto la empatía quizás es un requisito o un paso previo a la generosidad.

La confianza y el optimismo. ¿Una persona empática porqué tendría que ser más optimista? Una persona empática es sensible al sentimiento de los demás, se podría suponer a partir de esta afirmación, que los empáticos tiene más probabilidades de estar tristes que las personas que no se preocupan de los otros. Sin embargo, se ha comprobado que los empáticos son más optimistas y entusiastas que los no empáticos (ver Huitt, 2005). La explicación de esta conexión se basa en la forma de regular las emociones positivas; muy probablemente, la fuente más potente de emociones positivas y de optimismo en las

personas sean las relaciones sociales. Las personas con mejores relaciones sociales, en cantidad y, sobre todo en calidad, son más optimistas y entusiastas que las personas aisladas y solitarias. La empatía facilita conectar con otras personas y expandir las relaciones sociales. Traducido a la conducción, la empatía podría ayudar a vivir el hecho de conducir como una experiencia positiva y no como un rosario de peligros y amenazas.

La empatía podría potenciar el civismo, la generosidad, la calma y el optimismo de los conductores. Los expertos en movilidad en los países más concienciados con la seguridad vial, se dedican a estudiar la manera de organizar el tráfico para conseguir disminuir la siniestralidad y aumentar la fluidez. Producto de esos esfuerzos son nuevas medidas en normativa, señalización, mejora de las vías, etc. En todo caso, hay un punto de coincidencia en la mayoría de las propuestas para mejorar la seguridad vial: para que tengan efecto se necesita la colaboración y la implicación de los conductores. La empatía puede aportar ese espíritu de colaboración con los esfuerzos de los diversos agentes sociales e institucionales encargados de mejorar la seguridad vial.

La consecuencia de las ideas que se acaban de exponer, es una hipótesis de trabajo que se puede formular como sigue: **Si los conductores, además de ser hábiles y conocer las normas fuesen empáticos, la seguridad vial mejoraría, habrían menos accidentes, el tráfico sería más fluido, habría menos conflictos entre conductores y conducir en las calles o carreteras o autopistas sería más agradable.**

¿Hasta qué punto es cierta esta afirmación y hasta qué punto sólo es un buen deseo? Vamos a intentar aclararlo. Y lo primero que debemos hacer es examinar la bibliografía científica sobre la influencia de la empatía en la conducción.

Hemos buscado en la literatura especializada si se ha realizado algún estudio sistemático para comprobar la influencia de la empatía en la conducción y no hemos encontrado ninguno que tenga exactamente este objetivo. Se sabe mucho sobre la impulsividad y la tendencia a tener accidentes e incidentes pero no sobre la empatía. Tan sólo hemos hallado dos estudios científicos que, aunque sea de manera indirecta, tocan este punto. Uno es el de Owsley, McGwin y McNeal (2003), de la Universidad de Alabama en Birmingham, en el que se plantea el efecto conjunto de la impulsividad y la empatía en la tendencia a tener accidentes en conductores mayores (entre 60 y 90 años) y sus resultados no fueron conclusivos.

El otro estudio encontrado sobre el tema es una investigación publicada recientemente por González-Iglesias, Gómez-Fraguela, Romero y Sobral (2012). En ella se investigó la relación entre la impulsividad y el abuso del alcohol en la predicción de las violaciones intencionales de las normas de tráfico en una muestra de más de quinientos conductores. La novedad del planteamiento es que para evaluar la impulsividad utilizaron un instrumento compuesto de tres factores: la impulsividad propiamente dicha, el afán de aventura y la falta de empatía. Pudieron comprobar que en el caso de los conductores varones la falta de empatía es un factor capaz de predecir las violaciones intencionales de las normas. Los resultados indicaron que los principales predictores psicológicos de las violaciones de las normas fueron por este orden: la impulsividad propiamente dicha, la falta

de empatía y el afán de aventura. Este efecto fue demostrado controlando otras variables relevantes como son la edad o los kilómetros recorridos cada año. Es curioso notar que en el caso de las mujeres la falta de empatía no tuvo esa capacidad predictiva.

Sin embargo, la escasez de trabajos de investigación no significa que no haya experiencias interesantes sobre la empatía y la conducción. Por ejemplo, Sahar, Clarbey Crundal (2011) del Departamento de Transporte británico detectaron que los conductores de coches eran poco empáticos con los conductores de motos e infravaloraban las posibles consecuencias de un accidente en moto por lo que desarrollaron un programa para aumentar la empatía de los automovilistas hacia los motociclistas.

Tom Vanderbilt (2008) en su libro *Traffic*, dedicó un capítulo a lo que denominó el **conductor egoísta**. En este libro el autor no habla explícitamente de empatía en la conducción pero los datos y reflexiones que aporta son muy relevantes para argumentar que la empatía en la conducción es un factor que merece ser estudiado y comprendido. El fenómeno del **conductor egoísta** es una paradoja. Parte del principio que el conductor es un individuo racional que toma las decisiones en el ámbito de las situaciones de tráfico y en el del contexto de la circulación buscando la mejor opción para él (*opción óptima para el usuario*). Es decir, se supone que cuando un conductor decide coger el coche, elige un trayecto, o decide cambiar de velocidad o de carril, lo hace en función de buscar el mejor rendimiento, o sea, alcanzar su objetivo con el mínimo coste (en dinero, tiempo o incomodidad). Este es un principio al cual no se le podría poner objeciones, pero resulta que como en la red vial coexisten muchos usuarios diferentes, si cada uno opta por la solución óptima para él, el resultado puede ser el menos eficiente para la fluidez y la seguridad del tráfico en su conjunto, no es *óptimo para el sistema*.

Vanderbilt (2008) aporta una evidencia sustancial de estudios sobre tráfico, basados en modelos matemáticos de la circulación, en la que se pone de manifiesto esta paradoja. Cuando cada uno de los conductores opta por la solución óptima, desde un punto racional, el resultado total es el atasco. Esta paradoja se aprecia en las decisiones entre escoger vías más largas pero más rápidas (por ejemplo autopistas) o trayectos más cortos en distancia, pero por vías de menor capacidad y con cruces. También aparece esta paradoja cuando se debe decidir entre aparcar cerca del destino con el riesgo de tardar más en encontrar plaza, o buscar una plaza más lejana con más seguridad de tardar poco en encontrarla. En estas y en otras situaciones se llega a la misma conclusión, cuando todos los conductores toman la misma decisión, que individualmente es la mejor, el resultado es que colectivamente es la peor, porque todos tardan más en llegar a su destino.

Otro ejemplo de esta paradoja es el atasco del sentido contrario. Si se produce un accidente en un sentido de la vía, los conductores que circulan en sentido contrario sienten curiosidad y miran lo que ha ocurrido, esto conlleva a un enlentecimiento del vehículo. Si se considera el conductor individualmente no es ningún problema, solamente se circula más lento durante unos metros, pero si se considera en conjunto, se ve que esto provoca un atasco, que incluso puede ser mayor que el atasco en el sentido donde se ha producido el accidente. Esto es el atasco del sentido contrario.

Esta paradoja no tiene una solución fácil, porque cuando se busca una solución *óptima para el usuario* calculando lo que harían los otros usuarios también se pueden cometer errores porque no se dispone de una información completa sobre qué harán los otros conductores. Vamos a ver un ejemplo de este problema: se anuncia que en una vía de alta capacidad para entrar en una ciudad grande se cerrará un carril por obras y se anuncian vías alternativas. Los usuarios habituales previendo dificultades optan por soluciones alternativas y resulta que cuando se cierra el carril, el tráfico es tan fluido, o más, que habitualmente. Al ver que no hay problemas, muchos conductores que habían optado por vías alternativas vuelven al trayecto habitual y entonces dos días después de haber empezado las obras y cuando parecía que no había problemas, se produce el gran atasco. Es decir, si no se piensa en lo que hacen los demás, puede haber problema, pero si se hace, también. Por eso, el fenómeno del conductor egoísta es una paradoja.

En este tema es importante comprender que la movilidad es un sistema. Es un sistema social interdependiente en el que las decisiones de un usuario afectan a los otros usuarios y que el uso de un conductor de las vías también se ve afectado por las decisiones de los otros usuarios. El reto es conseguir acercar las soluciones óptimas, o sea llegar a que la solución óptima para el usuario sea la óptima para el sistema y que las soluciones óptimas para el sistema se acerquen a las soluciones óptimas para el usuario. Es un objetivo difícil de conseguir que vale la pena plantearse para mejorar la seguridad y la eficiencia del tráfico.

La empatía aplicada a la conducción nos puede ayudar a superar la paradoja del conductor egoísta. El conductor empático es un conductor que puede entender y compartir las intenciones y emociones de los otros conductores.

El conductor empático está en mejores condiciones de sentirse parte de un sistema social en el que las decisiones que se toman si no son buenas para uno mismo y también para el conjunto de conductores, no son buenas para nadie. Naturalmente, esta capacidad de empatizar con el resto de los conductores no proporciona la capacidad para saber lo que van hacer los otros. El conductor empático, al igual que el no empático, no puede saber si el resto de conductores optarán por las vías alternativas o por pasar por el tramo en obras. Pero el conductor empático puede entender que de la misma manera que él tiene el derecho en decidir el trayecto, los otros conductores también. Por eso, el conductor empático, si se encuentra en un atasco, sabe que **la culpa no es del otro**, sino que es de todos, que han decidido hacer lo mismo.

Por todo lo expuesto hasta ahora, se puede comprobar que aunque la relación entre la empatía y la conducción es un terreno prácticamente inexplorado, la empatía es un factor psicológico que podría explicar perfectamente esta actitud positiva que hace que los conductores además de ser habilidosos y conocedores de las normas sean seguros y responsables. En la figura 4 se presenta la representación gráfica del modelo que hemos elaborado para explicar cómo podría influir la empatía en la conducción segura y responsable y cómo podría interactuar con los otros factores responsables de la buena conducción.

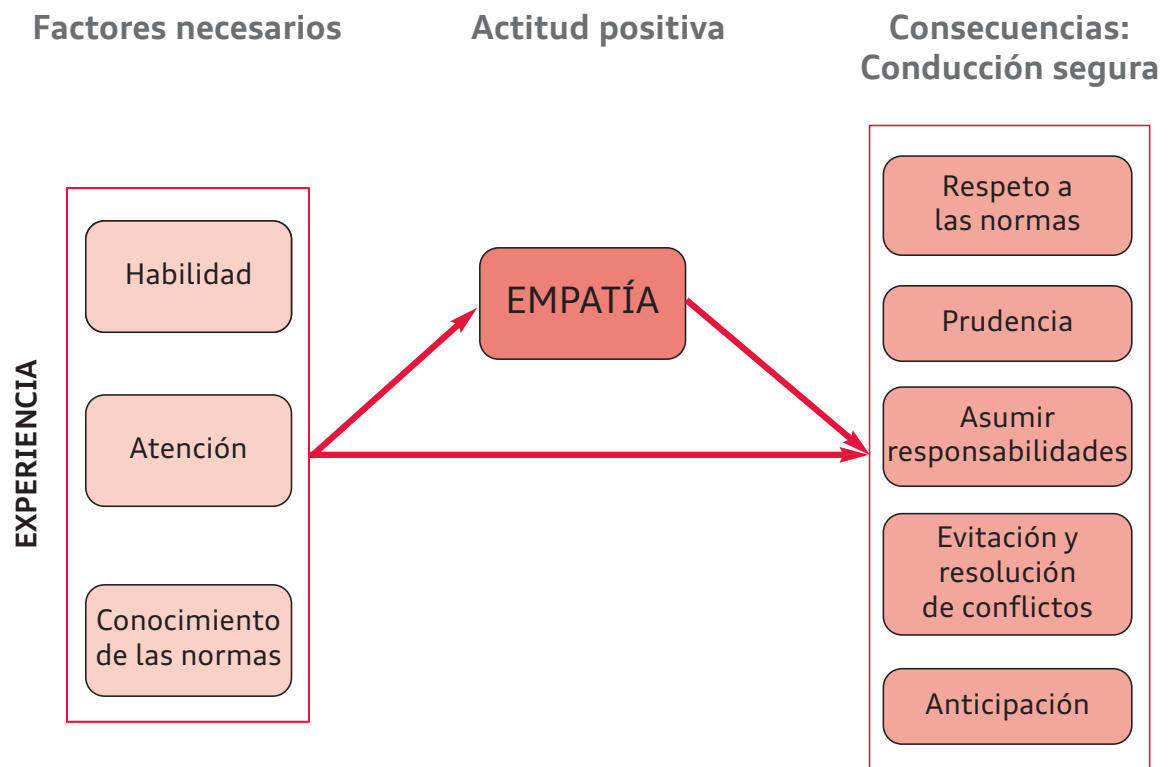


Figura 4: Un modelo de la influencia de la empatía en la conducción segura y responsable.

Este modelo parte de los modelos expuestos anteriormente. Por un lado, se inspira en el modelo de Keskinen (1996, ver figura 1), que para analizar la conducción distingue habilidades en diferentes niveles de complejidad, en el más básico estarían las acciones que permiten conducir, como la habilidad o la atención, y en los más complejos otras habilidades que requieren la toma de decisiones en situaciones concretas, como la anticipación a las situaciones del tráfico. Por otra parte, este modelo es una adaptación de las relaciones plasmadas en el modelo de Tronsmoen (2010, ver figura 3), puesto que plantea la interacción entre las habilidades básicas de la conducción y la experiencia con una actitud positiva, para explicar la conducción segura. En nuestro caso hemos introducido la empatía como el factor clave que podría determinar las actitudes positivas hacia la seguridad vial.

En la columna derecha de la figura se pueden ver los componentes que pueden definir la conducción segura y responsable y que son el respeto a las normas, la prudencia, el asumir responsabilidades, la evitación y resolución de conflictos y la anticipación. El respeto a las normas y la prudencia no requieren más explicación, respetar las normas significa que además de conocerlas se cumplan, y la prudencia es un requisito indispensable para la seguridad en la conducción. Asumir las responsabilidades y resolver conflictos permiten afrontar las incidencias de la conducción de forma responsable y no agresiva. Finalmente, la anticipación es un elemento esencial en la buena conducción y consiste en prever los problemas potenciales, prestar atención a los otros conductores y a sus posibles maniobras futuras.

Las personas empáticas, probablemente conducirán de modo respetuoso con los demás, intentando no interferir con su forma de conducir. Para que un conductor sea respetuoso,

ha de seguir las normas. También ha de estar atento a cómo conduce y a cómo conducen los demás. Por ese motivo, por el aumento en la atención, es de esperar que los conductores empáticos, además de conducir de manera respetuosa, lo hagan de forma segura. Adicionalmente, si el conductor empático se pone en lugar de los otros conductores, podrá anticipar sus reacciones y entenderlas, de manera que, por ejemplo, si conduce detrás de un conductor inseguro que está realizando maniobras imprevistas, no sólo podrá anticiparlas, y por lo tanto evitará una posible colisión, sino también buscará motivos para entender la conducta de ese conductor, con lo cual no tendrá tendencia a reaccionar de manera agresiva, ni internamente, enfadándose, ni externamente, por ejemplo insultando o presionando al otro conductor. Por estos motivos, el conductor empático se debería distinguir del no empático en el respeto a las normas, la prudencia, el asumir responsabilidades, la evitación y resolución de conflictos y la anticipación. Se comporta como un conductor educado, generoso con los demás, conduciendo de forma tranquila y con poca tendencia a enfadarse por motivos de tráfico.

Pero, naturalmente, la empatía, en sí misma, no hará que un conductor sea un buen conductor. Son también necesarios una serie de requisitos básicos que aparecen en la columna de la izquierda de la figura 4 y son la habilidad, la atención y el conocimiento de las normas. Si un conductor no tiene pericia en manejar su vehículo, desconoce las normas o no presta atención a la conducción no podrá llegar a ser un buen conductor por muy empático que sea. Además, hay otros aspectos, como la experiencia, que posiblemente influyan en un aumento de la habilidad, la atención y el conocimiento de las normas.

¿Cómo se relacionan la empatía y la experiencia con la conducción segura? En la figura se pueden ver sendas flechas que relacionan la empatía y la experiencia, entre los requisitos básicos, con la conducción segura y responsable, lo que quiere decir que el modelo que se presenta, parte del supuesto de que ambos factores son necesarios para la conducción segura y que ninguno de ellos por separado es suficiente. También aparece otra flecha que relaciona experiencia con empatía. Se podría plantear, como hipótesis, que con la experiencia en la conducción también se gana en capacidad de comprender la conducta de las otras personas y por lo tanto en empatía.

Este modelo que se acaba de exponer, distingue y relaciona la conducción segura y responsable y la empatía. Pero dado que no hay prácticamente estudios previos en este campo es totalmente hipotético. Es necesario comprobar si las evidencias empíricas dan apoyo a esta forma de entender la empatía en la conducción y a esta tarea es a la que dedicaremos los siguientes apartados.

1.4 Objetivos de esta investigación

Este estudio se centra en comprobar si la empatía, como actitud positiva, influye en la conducción segura y responsable. El origen de la elección de este objetivo está, en buena manera, en estudios realizados anteriormente para las *Jornadas de Reflexión de Actitudes*, concretamente en el de 2006, cuando se planteó la pregunta *¿Conduces tu o tus*

emociones?, y en el 2007, cuando el título fue *La conducta en el tráfico ¿pro-social o antisocial?* De estas jornadas surgió la idea de la necesidad de profundizar en el papel que la empatía tiene en la seguridad vial. Además, este estudio sobre empatía y conducción complementa los estudios anteriores de *Attitudes* que analizaron la influencia de otros factores psicológicos con fuerte componente emocional, como el dedicado a la agresividad en la conducción de 2002 o el enfocado a la ansiedad ante la conducción de 2010. Pero se diferencia de estos dos últimos precedentes en que en lugar de estudiar factores que menoscaban o dificultan la buena conducción, en este caso el objetivo es comprobar si efectivamente la empatía es un factor que potencia la habilidad, la atención y el conocimiento de las normas, haciendo que un conductor experto, sea además un buen conductor, es decir, seguro y responsable.

El objetivo general del estudio es contrastar el modelo de influencia de la empatía en la conducción segura y responsable que se ha expuesto en el apartado anterior. Para ello se ha confeccionado un cuestionario (que se describe con detalle en el apartado de Metodología y al completo en el de Anexos) que evalúa los diferentes factores que aparecen en el modelo, y que se ha administrado a una muestra representativa de conductores españoles.

Junto a este objetivo principal, en este estudio se pretende además:

- ▶ Diseñar un instrumento para evaluar la empatía en la conducción, para poder conocer su distribución entre los conductores españoles y para poder comparar la empatía en la conducción con la empatía en general.
- ▶ Evaluar los hábitos de los conductores con el fin comprobar si hay algún perfil de conductor que se corresponda con mayor empatía en la conducción.
- ▶ Comprobar si los conductores más empáticos toman decisiones más seguras y responsables en situaciones concretas de la conducción.
- ▶ Conocer las opiniones de los conductores sobre la empatía en la conducción y sus consecuencias en la seguridad vial.
- ▶ Conocer qué tipos de conductores son vistos como más empáticos o como menos empáticos por el resto de conductores.
- ▶ Comprobar si los conductores más empáticos tiene menos accidentes y menos sanciones.

La hipótesis principal del estudio es que la empatía, junto con la experiencia y los requisitos básicos para conducir (habilidad, atención y conocimiento de las normas), son los factores explicativos principales de la conducción segura y responsable. Por lo tanto, a mayor empatía en la conducción se debería encontrar una toma de decisiones más segura y responsable, mayor respeto a las normas, mayor prudencia, una mayor asunción de la propia responsabilidad, mayor evitación, o en su caso, resolución de conflictos y una mayor capacidad de anticiparse a las situaciones del tráfico. Asimismo, se espera que los conductores más empáticos hayan tenido menos accidentes y menos sanciones en los últimos años. ■

2. Metodología

2.1 Diseño de la investigación

Para la realización del estudio se ha diseñado un cuestionario.

Muestra

Universo: Españoles que tienen carné de conducir.

Método de recogida de información: Administración telefónica de un formulario estructurado asistido por ordenador (CATI) de 54 cuestiones y escalas de diferentes formatos de respuesta.

Muestreo estratificado polietápico, con una distribución aporportional de la muestra por comunidades autónomas. Se sobrerrepresentaron las comunidades con menos población con el fin de conseguir una muestra suficiente como para garantizar niveles mínimos de significación estadística. Se han determinado estratos por comunidad autónoma y tamaño de hábitat. En cada uno de los estratos se han seleccionado los puntos muestrales, siguiendo criterios de aleatoriedad y representatividad. En cada punto muestral, la selección de las unidades últimas se ha realizado proporcionalmente en base al sexo y edad de los conductores españoles.

Tamaño y distribución de la muestra: La muestra estuvo formada por 2014 casos. Para el tratamiento de los datos se realizó una ponderación con el fin de devolver a la muestra el peso real basado en la población residente mayor de 17 años. Para realizar esta ponderación se utilizaron los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y la Dirección General de Tráfico. La muestra, una vez ponderada, se distribuyó tal y como se puede ver en la tabla siguiente (los porcentajes de las tres primeras columnas se han calculado sobre el total de cada comunidad autónoma, y el de la columna del total, sobre el conjunto de la muestra):

Comunidad Autónoma	Habitat				Total
	Hasta 5000	De 5000 a 20000	De 20000 a 100000	Más de 100000	
Andalucía	57 (19%)	67 (22%)	83 (28%)	93 (31%)	300 (15%)
Aragón	16 (27%)	14 (23%)	6 (10%)	24 (40%)	60 (3%)
Asturias / Cantabria	25 (25%)	24 (24%)	19 (19%)	32 (32%)	100 (5%)
Baleares	13 (26%)	12 (24%)	12 (24%)	13 (26%)	50 (3%)
Canarias	13 (13%)	20 (20%)	29 (29%)	38 (38%)	100 (5%)
Castilla y León	36 (36%)	14 (14%)	20 (20%)	30 (30%)	100 (5%)
Castilla - La Mancha	31 (34%)	24 (27%)	25 (28%)	10 (11%)	90 (5%)
Cataluña	51 (17%)	55 (18%)	74 (25%)	120 (40%)	300 (15%)
Comunidad Valenciana	26 (13%)	37 (19%)	72 (36%)	65 (33%)	200 (10%)
Extremadura	23 (38%)	15 (25%)	14 (23%)	8 (13%)	60 (3%)
Galicia	21 (18%)	39 (33%)	32 (27%)	28 (23%)	120 (6%)
Madrid	30 (12%)	17 (7%)	53 (21%)	150 (60%)	250 (13%)
Murcia	14 (20%)	12 (17%)	24 (34%)	20 (29%)	70 (4%)
Navarra / La Rioja	31 (31%)	25 (25%)	10 (10%)	34 (34%)	100 (5%)
País Vasco	13 (13%)	25 (25%)	27 (27%)	35 (35%)	100 (5%)
Total	400 (20%)	400 (20%)	500 (25%)	700 (35%)	2000 (100%)

Error muestral: Para el conjunto de la muestra, el error muestral fue de $\pm 2,2\%$, bajo el supuesto de una muestra aleatoria simple, máxima indeterminación ($p=q=50\%$) y con un nivel de confianza del 95% ($\sigma=2$). En las dos tablas siguientes se muestran, respectivamente, el error de medida asociado a los datos de las comunidades autónomas y a los diferentes tamaños de población muestreados:

Comunidad Autónoma	Frecuencia (sin ponderar)	Frecuencia (ponderada)	Porcentaje	Error asociado
Andalucía	303	300	15,00%	5,7%
Aragón	60	60	3,00%	12,9%
Asturias / Cantabria	100	100	5,00%	10,0%
Baleares	50	50	2,50%	14,1%
Canarias	100	100	5,00%	10,0%
Castilla y León	101	100	5,00%	10,0%
Castilla - La Mancha	90	90	4,50%	10,5%
Cataluña	304	300	15,00%	5,7%
Comunidad Valenciana	200	200	10,00%	7,1%
Extremadura	60	60	3,00%	12,9%
Galicia	121	120	6,00%	9,1%
Madrid	253	250	12,50%	6,3%
Murcia	70	70	3,50%	12,0%
Navarra / La Rioja	102	100	5,00%	9,9%
País Vasco	100	100	5,00%	10,0%
Total	2014	2000	100,00%	2,2%

Hábitat	Frecuencia (sin ponderar)	Frecuencia (ponderada)	Porcentaje	Error asociado
Hasta 5.000	409	400	20%	4,90%
De 5.000 a 20.000	412	400	20%	4,90%
De 20.000 a 100.000	486	500	25%	4,50%
Más de 100.000	707	700	35%	3,80%
Total	2014	2000	100%	2,20%

Características de la muestra: Un 60% de los encuestados eran hombres. El 18% de los encuestados tenían una edad comprendida entre 18 y 29 años, el 37% entre 30 y 44 años, el 28% entre 45 y 59 años, el 13% entre 60 y 74 años y el 4% tenían más de 74 años. Por sexo, el porcentaje de conductores entre 18 y 29 años fue del 16% entre los hombres y del 21% entre las mujeres, en la franja de entre 30 y 44 años el porcentaje fue mayor entre las mujeres (45%) que entre los hombres (32%), el porcentaje fue el mismo en la franja de 45 a 59 años (28%) y fue superior entre los hombres en la franja de 60 a 74 (18% en hombres y 8% en mujeres) y en la de más de 74 años (7% en hombres y 1% en mujeres).

Descripción del cuestionario:

Para la realización del estudio se elaboró un cuestionario diseñado con el doble objetivo de que permitiera recoger información considerada relevante para los objetivos del estudio (básicamente valorar los niveles de empatía general y en la conducción y los factores per-

sonales y relacionados con la conducción asociados a dichos niveles de empatía), y que tuviera poco coste de respuesta para los encuestados. Para garantizar la relevancia de las preguntas del cuestionario, antes del diseño de las mismas se realizaron 10 entrevistas en profundidad a conductores y usuarios de la vía pública con perfiles variados.

A estas personas se les pidió que identificaran situaciones vividas en las que el hecho de tener un comportamiento empático hubiese afectado a su manera de conducir o a la de los otros conductores. Las entrevistas se realizaron **en dos fases** con objetivos diferenciados:

1ª : Identificar el papel, la influencia y la importancia que tienen diferentes factores, entre ellos la empatía, en el hecho de ser un buen conductor. Determinar las situaciones en las que la empatía juega un papel fundamental en la fluidez del tráfico y la seguridad vial. Al finalizar esta fase, se pedía a los entrevistados que en sus próximos desplazamientos prestasen atención y recordasen este tipo de situaciones.

2ª : Profundizar en las situaciones vividas en los últimos días. Identificar tipos de situaciones, agentes implicados, comportamiento de cada uno, consecuencias para los diferentes implicados y para la seguridad vial, nivel de empatía demostrada y efectos de esta empatía.

Cada fase de la entrevista duró, aproximadamente, una hora. Para la realización de las entrevistas se siguieron unas pautas semi-estructuradas. El análisis cualitativo de la información recogida permitió detectar aspectos que los conductores consideraron relevantes en relación con la empatía en la conducción.

Una vez diseñado el cuestionario, y antes de realizar el estudio con la muestra, se administró a una muestra piloto con el objetivo de asegurar la comprensión de las preguntas y detectar y corregir posibles incidencias en la posterior administración de la prueba.

El cuestionario (puede consultarse en el Anexo) estaba compuesto por un total de 48 cuestiones agrupadas en los siguientes ámbitos (el orden es el mismo que el de la presentación en el cuestionario):

- ▶ Preguntas de filtro (8 cuestiones)
- ▶ Escala de empatía general (10 cuestiones)
- ▶ Descripción y hábitos de los conductores (10 cuestiones)
- ▶ Situaciones que se pueden resolver con diferentes niveles de empatía (11 cuestiones)
- ▶ Factores que inciden en la conducción e importancia de la empatía (3 cuestiones)
- ▶ Asignación de niveles de empatía a diferentes roles (2 cuestiones)
- ▶ Consecuencias asociadas a la empatía (2 cuestiones)
- ▶ Datos personales (2 cuestiones)

Las preguntas de filtro hacen referencia a aspectos como el sexo, edad, tipo de carné, antigüedad del mismo o frecuencia de conducción. Básicamente, estaban diseñadas para clasificar a la persona dentro de la base de datos y controlar aspectos del muestreo.

Las preguntas que hemos utilizado para evaluar el nivel de empatía general de los encuestados, están extraídas de la versión española del “Interpersonal Reactivity Index (IRI)” elaborada y publicada en 2003 por Pérez-Albéniz, de Paul, Etxeberría, Montes y Torres, profesores de la Universidad del País Vasco. El IRI es un instrumento de evaluación de la empatía disposicional elaborado originalmente por Davis (1980). Para este estudio se han utilizado los diez ítems que componen la escala “Perspective taking”, que reflejan la tendencia o habilidad para adoptar la perspectiva de los demás (por ejemplo, *En un desacuerdo con otros, trato de ver las cosas desde el punto de vista de los demás antes de tomar una decisión*) y 3 de los 8 ítems que componen la escala “empathic concern”, que evalúa la tendencia a tener sentimientos de compasión o preocupación por los demás (por ejemplo, *A menudo me conmueven las cosas que veo que pasan*). Para evitar sesgos en las respuestas, algunas preguntas estaban enunciadas en sentido directo (como en los dos ítems mostrados anteriormente) y otras en sentido inverso a la empatía (por ejemplo *A veces encuentro difícil ver las cosas desde el punto de vista de otros*). A grandes rasgos, podemos identificar los objetivos de la escala “perspective taking” con la empatía cognitiva, y los de la escala “empathic concern” con la empatía emocional. Las respuestas a todos los ítems del IRI vienen dadas por una escala de cinco categorías (*No me describe bien, Me describe un poco, Me describe bastante bien, Me describe bien y Me describe muy bien*) que se puntúan de 1 a 5.

El bloque de cuestiones referentes a la descripción y los hábitos de los conductores recoge cuestiones referidas a los motivos de tener que conducir, al tiempo dedicado a esta tarea, a las condiciones físicas y mentales al volante, a los incidentes y consecuencias legales asociados con la conducción, y a la autopercepción de los encuestados acerca de su nivel de habilidad y atención al volante así como al conocimiento de las normas de tráfico. Para recoger algunas de estas cuestiones se han hecho varias preguntas (por ejemplo, referida a la frecuencia en la conducción se realizaron 10 preguntas relativas a situaciones concretas), que se valoraban en una escala de cinco puntos, desde “nunca” a “siempre o casi siempre”.

Se diseñaron una serie de situaciones relacionadas con la conducción y la empatía que representan situaciones de la vida cotidiana (por ejemplo, *Está parado en un “stop”, detrás de otro coche en el que el conductor mira a derecha y a izquierda pero no se decide a incorporarse. ¿Usted qué haría?*). Como posibles acciones se ofrecen una serie de alternativas, generalmente tres, que presentan diferentes grados de respeto o de entendimiento hacia los demás (por ejemplo, en el caso anterior, las alternativas eran: 1) *No hago nada, entendiéndolo que es una incorporación difícil*, 2) *No hago nada, pero no entiendo que aún no se haya incorporado* y 3) *Le hago señales (luces, claxon, etc.) para presionarlo a que salga*. En este caso, la solución 1) sería la que tiene más en cuenta a los demás y la solución 3) la que es menos respetuosa con los otros. En todos los casos, los encuestados tenían también la opción de especificar otra posible solución a la situación planteada.

En algunas situaciones, el encuestado debía tomar la perspectiva de un conductor y en otras de un peatón. De esta manera, se nos permitía valorar el nivel de empatía que podía suponer el cambio de rol. También se hacían preguntas sobre la misma situación matizada con alguna información adicional referida a otros conductores (por ejemplo, un conductor que en una rotonda indica que quiere salir de la misma, o ese mismo conductor con

un acompañante que está mirando un mapa) o referida al cambio de papel del encuestado (por ejemplo, una situación en la que el encuestado circula por el carril de la izquierda de una autovía y ve que otro conductor se le acerca a gran velocidad, o en la que es el encuestado que se acerca a otro vehículo que va más lento que él).

El bloque de cuestiones sobre los factores que inciden en la conducción e importancia de la empatía, hace referencia a la atribución de culpas ante incidentes relacionados con la conducción y al autoinforme y autovaloración de la empatía en la conducción.

Para el autoinforme se adaptaron algunas de las preguntas del IRI a situaciones de tráfico. Por ejemplo, la pregunta *Antes de criticar a alguien, intento imaginar cómo me sentiría yo si estuviera en su lugar* se reformuló de la siguiente manera: *Antes de criticar a alguien por cómo conduce, intento imaginar cómo me sentiría yo si estuviera en su lugar*.

La autovaloración se realizó a través de una pregunta directa acompañada de una definición de la empatía en la conducción para asegurar que todos los encuestados hacían referencia al mismo concepto: *Si entendemos por “empatía en la conducción” la capacidad para ponerse en el lugar de los otros usuarios de las vías (conductores, motoristas, ciclistas, peatones,...). ¿Cree que usted conduce de manera empática?* Las opciones de respuesta ofrecían cinco posibilidades desde *Nunca* a *Siempre o casi siempre*.

Para evaluar la asignación de niveles de empatía a diferentes roles típicos asociados con la conducción (por ejemplo, conductores, peatones, motoristas...) se preguntó por cuáles de ellos suelen ser más o menos empáticos y también en que papel el propio encuestado se comporta de forma más empática.

Para evaluar el papel de la empatía sobre la seguridad vial y el tráfico, se preguntó sobre la creencia que los encuestados tienen sobre los beneficios de la empatía en determinados aspectos como la fluidez del tráfico o los accidentes.

Finalmente, se hicieron dos preguntas relacionadas con el nivel de estudios y la situación laboral actual de los encuestados.

Indicadores: El modelo planteado en este estudio contempla una serie de factores necesarios para la conducción segura y responsable, una serie de consecuencias y la empatía en un papel mediador entre ambas. Para evaluar dicho modelo se han construido, a partir de la información recogida con el cuestionario administrado a los encuestados, unos indicadores. A continuación se describe de qué manera se han obtenido dichos indicadores.

Indicadores de los factores necesarios

► *Indicador de la experiencia en la conducción*

El indicador de la experiencia en la conducción se ha obtenido a partir del cruce entre la frecuencia de conducción y los años de antigüedad del carné de conducir. En función de las combinaciones entre estas dos variables se decidieron los tres grados del indicador de experiencia (“baja”, “media” y “alta”) de la siguiente forma:

Años que hace que dispone de carné de conducir	Frecuencia de conducción			
	Unos pocos días al mes	Unos pocos días a la semana	Casi todos los días	Todos los días
2 años o menos	Baja	Baja	Media	Media
De 3 a 5 años	Baja	Baja	Media	Media
De 6 a 10 años	Baja	Baja	Media	Media
De 11 a 30 años	Baja	Baja	Alta	Alta
Más de 30 años	Baja	Baja	Alta	Alta
Ns/Nc	Baja	Baja	Alta	Alta

► **Indicadores de habilidad / atención / conocimiento de las normas**

Los indicadores de habilidad, atención y conocimiento de las normas se han obtenido a partir de la pregunta directa 2.9, del bloque “descripción y hábitos de los conductores” del cuestionario:

Si tuviera que comparar su forma de conducir con la del conjunto de conductores, en una escala de 1 a 5 donde 1 es “mucho peor que el resto de conductores” y 5 “mucho mejor que el resto de conductores”. ¿Cree usted que su nivel de habilidad es...? ¿Y su nivel de atención? ¿Y su conocimiento de las normas?

Las posibles opciones de respuesta a esta pregunta fueron “Mucho peor que el resto de conductores”, “Bastante peor que el resto de conductores”, “Igual”, “Bastante mejor que el resto de conductores”, “Mucho mejor que el resto de conductores” y “No sabe o no contesta”. En los análisis, las categorías de respuestas “Mucho peor que el resto de conductores”, “Bastante peor que el resto de conductores” e “Igual” se han agrupado y se representan siempre como “igual o peor que el resto de conductores”.

Indicadores del nivel de empatía

Se han creado dos indicadores de empatía, uno general y otro concreto para las situaciones de conducción. Ambos están basados en las respuestas a las preguntas sobre la empatía cognitiva (escala “perspective taking”) del cuestionario IRI y de la adaptación de los mismos a las situaciones relacionadas con la conducción.

Cada una de las preguntas o ítems de las escalas se valoraron en un rango de valores entre 1 (No me describe bien) y 5 (Me describe muy bien). La puntuación considerada en este estudio se calculó promediando las respuestas a los ítems de la escala, habiendo recodificado previamente las respuestas a los ítems que estaban redactados de manera contraria a la empatía. De esta forma, la puntuación se interpreta de la misma manera que cada uno de los ítems (1=la empatía no le describe bien, y 5=la empatía le describe muy bien). Las puntuaciones obtenidas en las escalas de empatía cognitiva tanto en con-

textos generales (procedentes del cuestionario IRI) como en contextos relacionados con la conducción (adaptación del cuestionario IRI a situaciones de conducción) puede verse en las dos figuras siguientes:

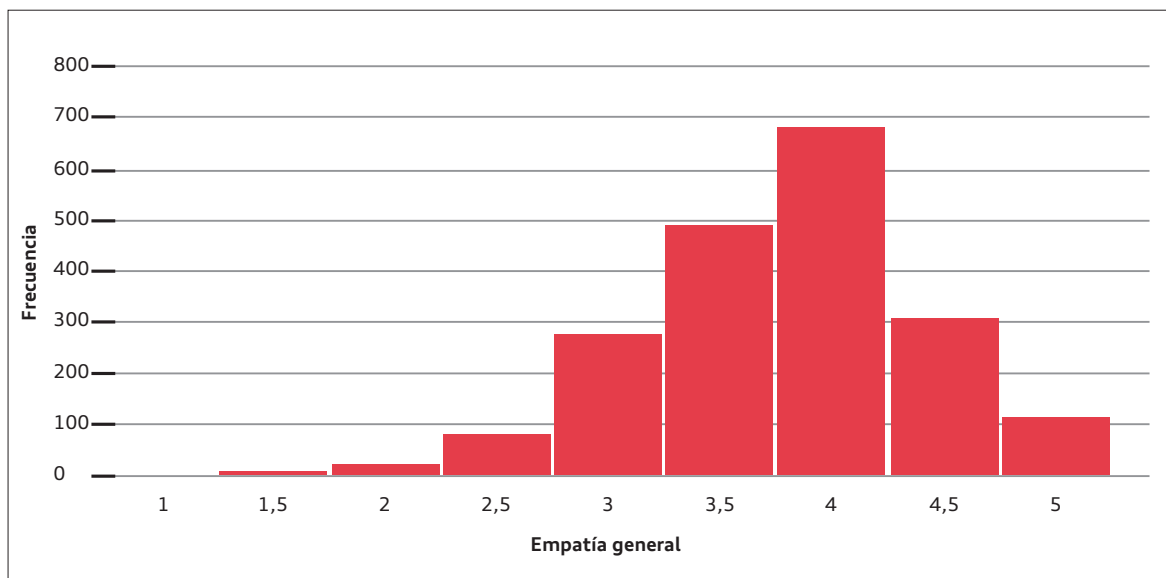


Figura 5: Distribución de la puntuación media en la escala de empatía cognitiva del cuestionario IRI (empatía cognitiva general).

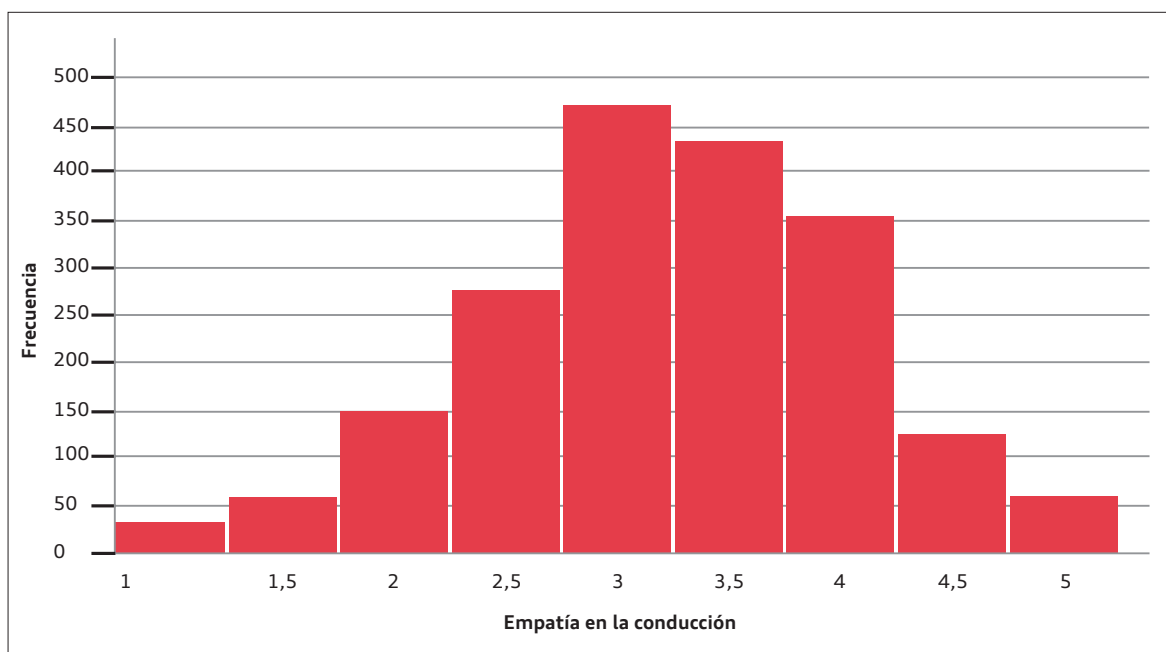


Figura 6: Distribución de la puntuación media en la escala de empatía cognitiva adaptada a situaciones de tráfico (empatía cognitiva en la conducción).

La puntuación media de la empatía general en la muestra ha sido de 3,6 puntos (desviación estándar de 0,63 puntos), y la puntuación media de la empatía en la conducción ha sido de 3,1 puntos (desviación estándar de 0,83 puntos). Las distribuciones de las puntuaciones de ambas escalas muestran una ligera asimetría negativa (-0,23 en el caso de

la empatía general y -0,20 en la empatía en la conducción), lo que indica que la tendencia de la muestra ha sido a puntuar más bien alto en ambas escalas.

Como puede verse en la siguiente figura, la empatía general está relacionada con la empatía en la conducción. El color de los puntos indica la densidad de casos observados. Como puede apreciarse, aunque a una determinada puntuación en empatía general puede corresponderle casi cualquier puntuación en empatía en la conducción, en la mayoría de los casos (puntos con color más oscuro) se observa que la relación es creciente, de manera que a mayor puntuación en la escala de empatía general suele corresponderle una mayor puntuación en la escala de empatía en la conducción. La correlación entre ambas escalas es de 0,33.

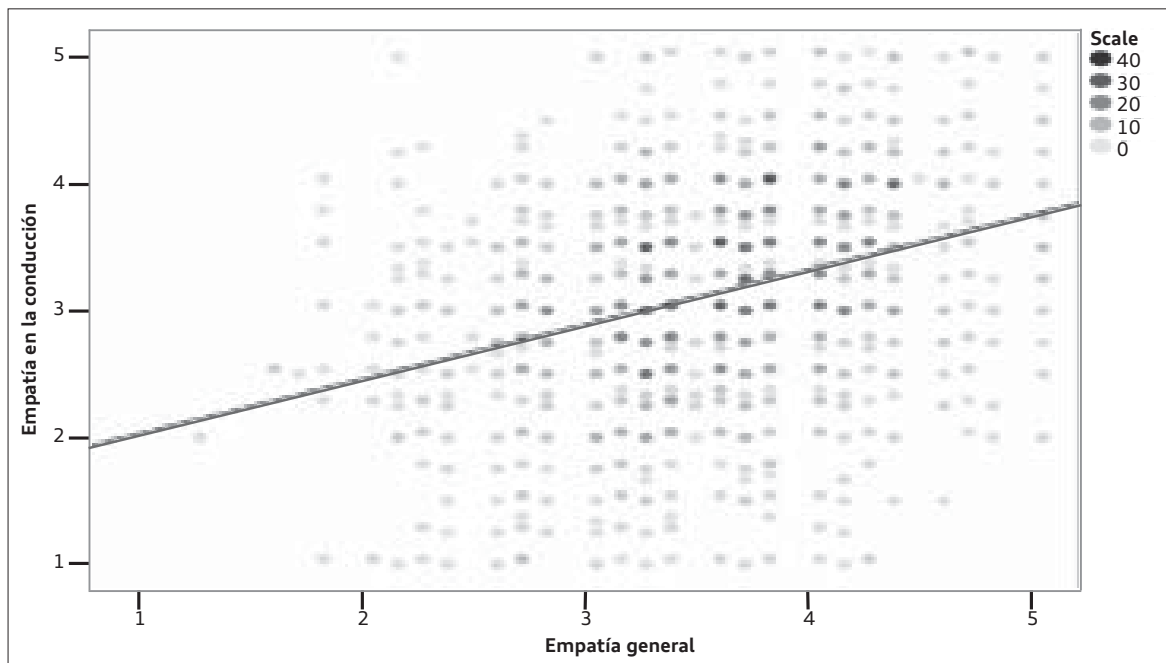


Figura 7: Relación entre la empatía general y la empatía en la conducción.

Hemos realizado un estudio de validación cruzada, seleccionando dos submuestras aleatorias que contienen, cada una de ellas, a la mitad del conjunto de la muestra. En cada una de ellas se observa la misma relación: entre los encuestados con muy poca empatía general, lo más frecuente es encontrar conductores poco empáticos (51% en la primera submuestra y 46% en la segunda) mientras que es muy poco frecuente encontrar conductores muy empáticos (6% en la primera submuestra y 9% en la segunda). En cambio, entre los encuestados muy empáticos, lo más frecuente es un nivel de empatía intermedio (50% y 56% en cada una de las submuestras), seguido por conductores muy empáticos (30% y 28%, respectivamente). En ambas muestras, la relación es estadísticamente significativa. Como ya se ha comentado, estudios previos han aportado evidencias de validez de las puntuaciones de las escalas del IRI (ver, por ejemplo, el trabajo de adaptación al castellano del IRI, de Pérez-Albéniz et al, 2003). El hecho de que las puntuaciones de la escala de empatía en la conducción correlacione con las puntuaciones, ya validadas de empatía general, constituye una evidencia de validez de las mismas.

A partir de las puntuaciones en las escalas de empatía, se construyeron los indicadores cualitativos de empatía siguiendo los siguientes pasos:

1. Considerar como casos perdidos a aquellos encuestados que no han contestado más de una de las frases de la escala.
2. En caso de que una de las respuestas a uno de los ítems de la escala fuera “Ns/Nc”, sustituirla por el valor medio del resto de los ítems de la escala.
3. Calcular el valor medio y la desviación típica de los ítems de la escala.
4. Categorizar la variable valor medio de la siguiente forma:

No empático: entre 1 y 2,5 puntos

Intermedio: más de 2,5 y menos o igual a 3.5 puntos

Muy empático: más de 3,5 puntos

En las personas encuestadas en los que la desviación de sus respuestas es igual o superior a 2 puntos, la categoría asignada ha sido “Intermedio”.

Indicadores de las consecuencias de la empatía en la conducción

► Respeto a las normas

Se preguntó a los encuestados sobre la frecuencia con la que realizaban las siguientes acciones relacionadas con el respeto a las normas: “ir a una velocidad superior a la permitida”, “respetar la distancia de seguridad con el resto de vehículos”, “viajar sin cinturón de seguridad”, “conducir hablando por teléfono, sin manos libres” y “señalizar las maniobras de giro o cambio de carril”. A partir de las respuestas a estas cinco acciones se calculó un índice que permitía clasificar las respuestas de los encuestados en 4 categorías: 1) *Bajo*, 2) *Medio-bajo*, 3) *Medio-alto* y 4) *Alto*.

En los análisis, las categorías de respuestas “*Bajo*” y “*Medio-bajo*” se han agrupado y se representan siempre de este modo.

El procedimiento seguido para realizar la categorización ha sido el siguiente:

- 1) Transformación de la escala nominal en una escala numérica con las siguientes correspondencias:

Acciones: “ir a una velocidad superior a la permitida”, “viajar sin cinturón de seguridad” y “conducir hablando por teléfono, sin manos libres”.

- “Nunca” = valor 10

- “Muy pocas veces” = valor 8

- “Algunas veces” = valor 5
- “Muchas veces” = valor 3
- “Siempre o casi siempre” = valor 1
- “Ns/Nc” = valor 0

Acciones: “respetar la distancia de seguridad con el resto de vehículos” y “señalizar las maniobras de giro o cambio de carril”.

- “Nunca” = valor 1
- “Muy pocas veces” = valor 3
- “Algunas veces” = valor 5
- “Muchas veces” = valor 8
- “Siempre o casi siempre” = valor 10
- “Ns/Nc” = valor 0

2) Cálculo del índice total, sumatorio de la frecuencia de realización de las diferentes acciones. Esta nueva variable “índice total” toma valores comprendidos entre el 14 y el 50.

3) Agrupación de las categorías:

- “Entre 14 y 33” = Bajo
- “Entre 34 y 43” = Medio-bajo
- “Entre 44 y 49” = Medio-alto
- “Valor 50” = Alto

► **Prudencia**

Se preguntó a los encuestados sobre la frecuencia con la que realizan las siguientes acciones relacionadas con la prudencia en la conducción: “conducir después de haber tomado medicamentos”, “conducir en una situación de estrés”, “no beber nada de alcohol cuando tiene que coger el coche”, “conducir hablando por teléfono, con manos libres” y “conducir cuando está cansado o con sueño”.

A partir de las respuestas a estas cinco acciones, se calculó un índice que permitía clasificar las respuestas de los encuestados en 4 categorías: 1) Bajo, 2) Medio-bajo, 3) Medio-alto y 4) Alto.

En los análisis, las categorías de respuestas “Medio-alto” y “Alto” se han agrupado y se representan siempre de este modo.

El procedimiento seguido para realizar la categorización ha sido el siguiente:

1) Transformación de la escala nominal en una escala numérica con las siguientes correspondencias:

Acciones: “conducir después de haber tomado medicamentos”, “conducir en una situación de estrés”, “conducir hablando por teléfono, con manos libres” y “conducir cuando está cansado o con sueño”.

- “Nunca” = valor 10
- “Muy pocas veces” = valor 8
- “Algunas veces” = valor 5
- “Muchas veces” = valor 3
- “Siempre o casi siempre” = valor 1
- “Ns/Nc” = valor 0

Acciones: “no beber nada de alcohol cuando tiene que coger el coche”.

- “Nunca” = valor 1
- “Muy pocas veces” = valor 3
- “Algunas veces” = valor 5
- “Muchas veces” = valor 8
- “Siempre o casi siempre” = valor 10
- “Ns/Nc” = valor 0

2) Cálculo del índice total, sumatorio de la frecuencia de realización de las diferentes acciones. Esta nueva variable “índice total” toma valores comprendidos entre el 9 y el 50.

3) Agrupación de las categorías:

- “Entre 9 y 33” = Bajo
- “Entre 34 y 43” = Medio-bajo
- “Entre 44 y 49” = Medio-alto
- “Valor 50” = Alto

► **Asumir responsabilidades**

El indicador de anticipación en la conducción se ha obtenido a partir de la pregunta directa 4.1. del bloque del cuestionario “Factores que inciden en la conducción. Importancia de la empatía”:

Si tuviera que posicionarse en una escala del 0 al 5 donde 0 corresponde a “cuando tengo un incidente o malentendido con otro conductor, en ese momento siempre pienso que es culpa del otro conductor” y 5 a “cuando tengo un incidente o malen-

tendido con otro conductor, en ese momento siempre pienso que es culpa mía”, ¿dónde se situaría?

La escala de respuesta a esta pregunta es ordinal con seis categorías, desde *Siempre la culpa es del otro* (0) hasta *Siempre la culpa es mía* (5). Las respuestas a las tres primeras categorías de esta escala se consideró un indicador de no asunción de responsabilidades, mientras que las respuestas de las tres últimas categorías se entendió como un indicador de asunción de responsabilidades.

► **Evitación y resolución de conflictos**

El indicador del grado de evitación y resolución de conflictos se construyó a partir del cruce de tres aspectos de la pregunta 2.7 del cuestionario:

Ha tenido una discusión con otro vehículo, que ha empezado usted

Ha tenido una discusión con otro vehículo, pero no la ha empezado usted

Ha gritado, insultado o ultrajado a otro conductor, con intención de que el otro conductor se diera cuenta.

En función de las combinaciones entre estas tres variables se decidieron los dos niveles del indicador de evitación y resolución de conflictos de la siguiente forma:

Evita: No ha empezado una discusión ni ha gritado, insultado o ultrajado a otro conductor con intención que se diera cuenta

No evita: Ha empezado una discusión o ha gritado, insultado o ultrajado a otro conductor con intención que se diera cuenta

Los detalles concretos de la categorización pueden apreciarse en la siguiente tabla:

Ha tenido una discusión con otro vehículo, pero no la ha empezado usted	Ha gritado, insultado o ultrajado a otro conductor, con intención de que el otro conductor se diera cuenta	Ha tenido una discusión con otro vehículo, que ha empezado usted	
		Sí	No
Sí	Sí	No evita	No evita
	No	No evita	Evita
	Ns/Nc	No evita	Evita
No	Sí	No evita	No evita
	No	No evita	Evita
	Ns/Nc	No evita	Evita

► **Anticipación**

El indicador de anticipación en la conducción se ha obtenido a partir de la pregunta 2.1 del bloque “descripción y hábitos de los conductores”:

¿Y podría indicar cuál de las siguientes frases define mejor a su forma de conducir?

Cuyas opciones fueron:

Normalmente me sorprenden las situaciones complicadas del tráfico

Normalmente me avanzo a las situaciones complicadas del tráfico

que se categorizaron como *No anticipación* y *Anticipación* respectivamente.

Descripción de los análisis estadísticos:

Se han analizado relaciones entre variables categóricas. Generalmente, se han tenido en cuenta dos variables en cada relación (por ejemplo, la *empatía* y el *respeto a las normas*), aunque para analizar el papel de la empatía sobre la relación entre los antecedentes de la conducción segura y responsable (por ejemplo, la experiencia) sobre cada una de las consecuencias (por ejemplo, el respeto a las normas), se ha analizado la relación entre las tres variables.

Por regla general se muestran e interpretan únicamente aquellas relaciones estadísticamente significativas ($p < 0.05$). En algunos casos también se muestran los resultados de relaciones que, aún no alcanzando claramente el nivel de significación, muestran una tendencia a la relación. En este caso, se ha considerado como tendencia a la relación una diferencia de más de un 3% entre las mismas casillas correspondientes a dos perfiles analizados.

En algunos casos, los resultados se muestran en tablas de frecuencias, indicando las frecuencias de casos en términos absolutos y relativos (porcentajes). En otros casos, se muestran representaciones gráficas que ayudan a la interpretación.

Representación gráfica: La representación gráfica de los resultados se ha realizado mediante gráficas de barras. En el texto aparecen dos tipos de gráficos, según representen información univariada o bivariada (relación entre dos variables).

En el caso más sencillo, las barras representan como se distribuyen los casos analizados con respecto a una única variable, como se puede apreciar en el ejemplo siguiente:

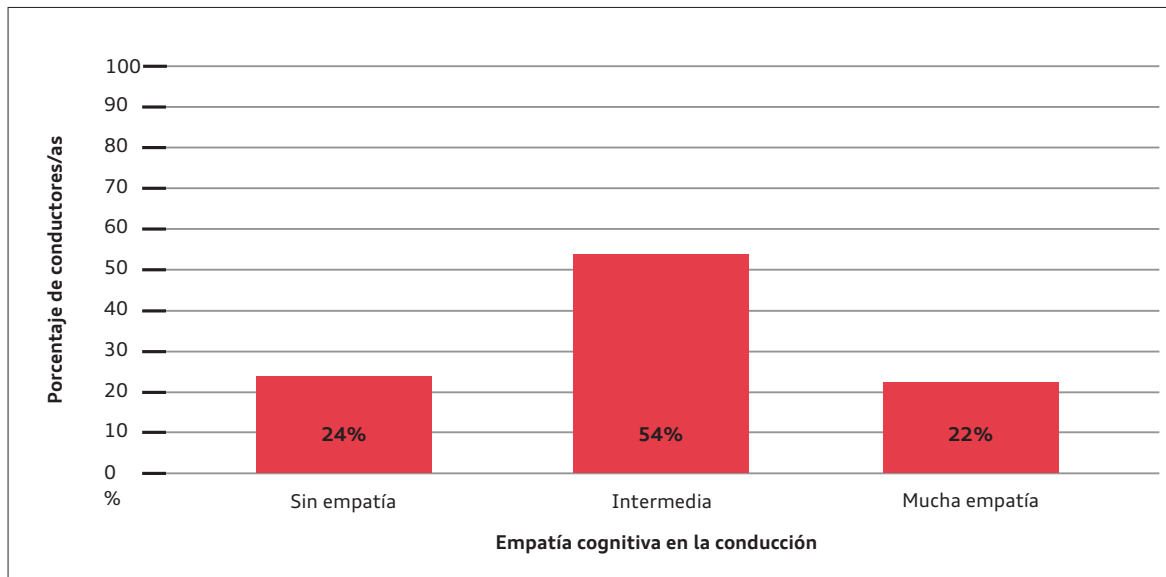


Figura 8: Ejemplo de figura que representa la distribución de los casos con respecto a una sola variable.

En el eje de abscisas se representan las categorías de la variable estudiada (en el caso del ejemplo, la empatía en la conducción), y en el eje de ordenadas el porcentaje de casos de cada una de dichas categorías.

La suma de los porcentajes representados es siempre igual a 100%, lo que significa que a 100% de los casos analizados quedan distribuidos en las barras representadas.

En otros casos, la grafica representa, en abscisas, las categorías de una variable de interés, y en ordenadas, el porcentaje de casos, dentro de cada categoría, que cumple una determinada condición.

Así, en el ejemplo de la segunda figura, en abscisas se representan diferentes rangos de tamaño del municipio, y en ordenadas, el porcentaje de conductores que conducen de manera empática.

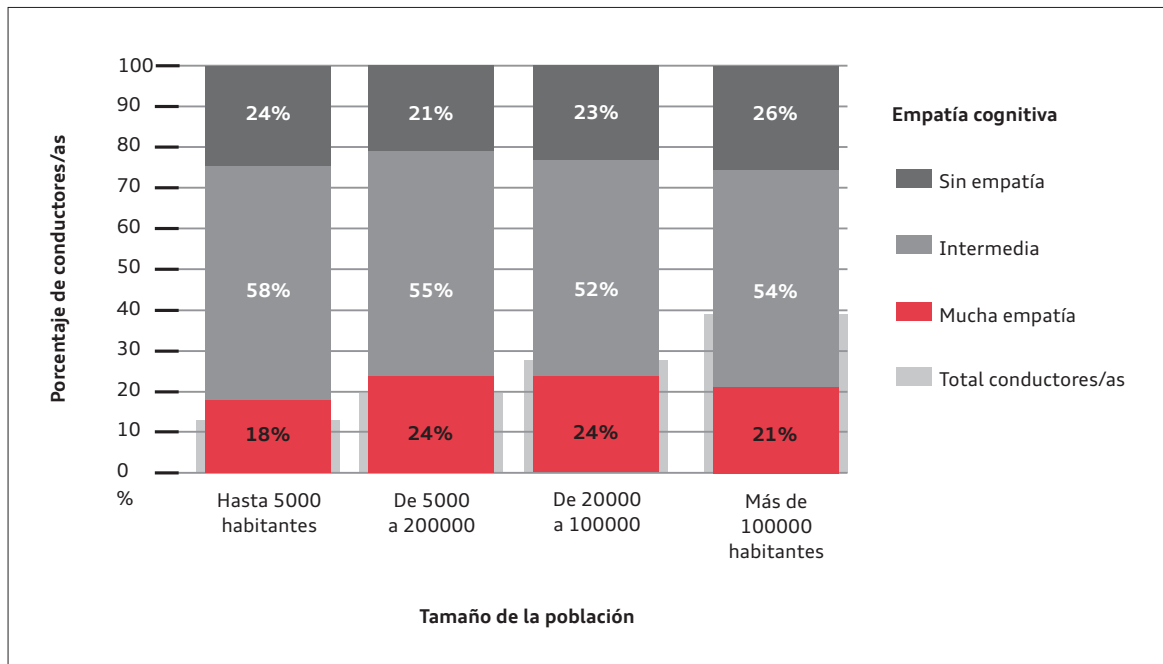


Figura 9: Ejemplo de figura que representa la distribución conjunta de dos variables (relación entre las dos variables).

En este tipo de gráfica se distinguen varios tipos de información. Cada una de las barras hace referencia a valores correspondientes a cada una de las categorías de una de las dos variables relacionadas (en el ejemplo, al tamaño de la población). Los diferentes colores de la barra corresponden, como se indica en la leyenda a las categorías de la otra variable representada (en este caso la empatía). De esta forma, cada una de las columnas muestra el porcentaje de conductores con la característica indicada en la leyenda (en el ejemplo, porcentaje de conductores muy empáticos, poco empáticos y con un nivel intermedio de empatía) dentro de cada categoría de la variable representada en abscisas (en el ejemplo, dentro de cada uno de los tamaños de población). Si los porcentajes son similares en cada categoría de la variable representada en abscisas (si las “alturas” de los colores en todas las barras son similares), no hay relación entre las dos variables. Cuando los porcentajes no son los mismos (cuando el mismo color tiene “alturas” diferentes en las distintas barras), significa que hay relación entre las variables estudiadas.

Otra información relevante de este tipo de gráficas son las barras más anchas superpuestas a cada una de las barras descritas anteriormente. Representan el porcentaje de casos que cumplen con la categoría sobre la que está representado. En el ejemplo, un poco más del 10% de los encuestados viven en poblaciones con menos de 50.000 habitantes y casi un 20% viven en poblaciones de entre 50.000 y 200.000 habitantes.

Como puede observarse, cada una de las barras más estrechas suman el 100% de los casos de la categoría representada (lo que representa el total de los casos de una categoría determinada). Por otra parte, los porcentajes representados en cada barra más estrecha también suman 100% (lo que corresponde al total de los casos analizados teniendo en cuenta todas las categorías).

Interpretación de las relaciones e interacciones: Hacemos referencia a una relación cuando analizamos la distribución conjunta de dos variables (por ejemplo, la experiencia y la anticipación), y a una interacción cuando analizamos la distribución conjunta de tres variables (por ejemplo, cuando a la relación anterior se le añade la empatía como tercera variable). Veamos a continuación cómo se puede interpretar una relación y una interacción tomando como ejemplo las variables señaladas anteriormente.

La tabla siguiente muestra la relación entre la experiencia y la anticipación. Si nos fijamos en la primera fila, observamos que el 27% de los conductores inexpertos tienden a no anticiparse a las situaciones relacionadas con el tráfico, mientras que el 73% sí lo hace.

		Anticipación		
		No se anticipa	Se anticipa	Total
Experiencia	<i>Baja</i>	27%	73%	100%
	<i>Media</i>	20%	80%	100%
	<i>Alta</i>	19%	81%	100%
	<i>Total</i>	23%	77%	100%

¿Ese perfil es particular de los conductores inexpertos o es el mismo que se observa en el conjunto de la muestra? Para contestar a esta pregunta podemos comparar esos porcentajes con los que se han observado en el conjunto de los conductores encuestados. Si la experiencia no guardase relación con la anticipación, para cada nivel de experiencia debería observarse un porcentaje igual o muy similar al obtenido en el conjunto de la muestra, esto es, 23% de conductores que no se anticipan y 77% de conductores que sí se anticipan. Comparando los porcentajes observados entre los conductores con poca experiencia y los observados en el conjunto de la muestra, vemos que entre los conductores inexpertos hay un 4% más que no se anticipan (27% vs 23%), y por tanto un 4% menos que se anticipan (73% vs 77%). La diferencia en los porcentajes puede verse en la tabla siguiente:

		Anticipación	
		No se anticipa	Se anticipa
Experiencia	<i>Baja</i>	4%	-4%
	<i>Media</i>	-3%	3%
	<i>Alta</i>	-4%	4%

Como puede verse, el perfil para cada nivel de experiencia no es el mismo. Los conductores con poca experiencia tienden a no anticiparse (hay un 4% más de conductores que no se anticipan que en el conjunto de la muestra), mientras que cuando se gana experiencia, la tendencia es la contraria (entre los que tienen un nivel medio de experiencia hay un 3% más de conductores que sí se anticipan, y ese porcentaje aumenta al 4% entre los que tie-

nen mucha experiencia). Así pues, podemos afirmar que la experiencia está relacionada con la anticipación tal y como se observa en la representación gráfica de esas diferencias:

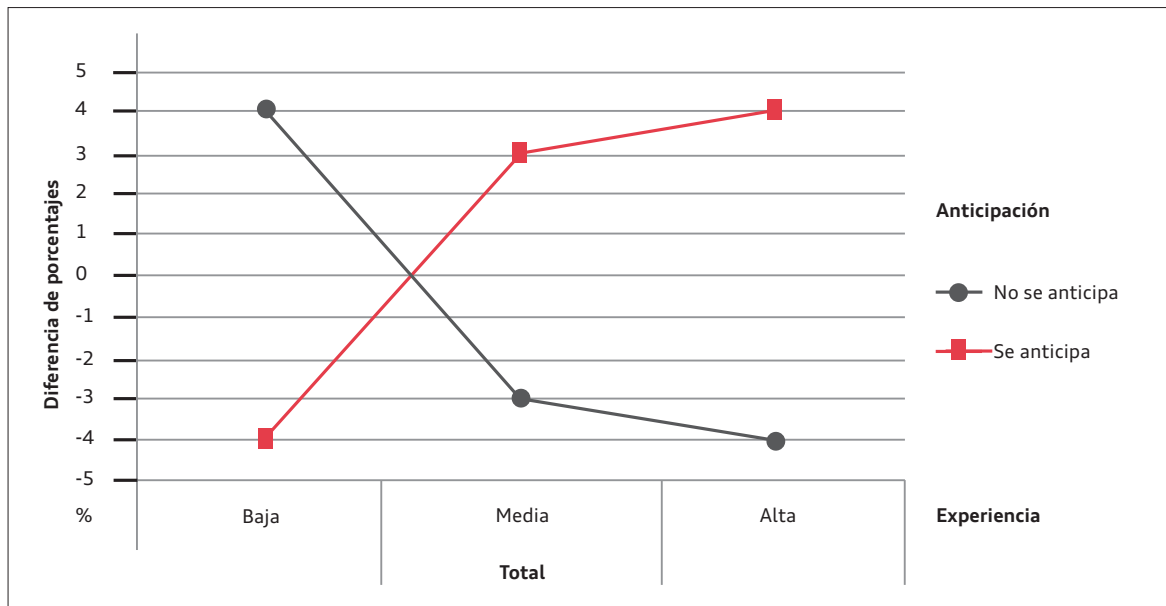


Figura 10: Ejemplo de gráfica en la que se muestra la relación entre dos variables (experiencia y anticipación).

Llegados a este punto, podemos preguntarnos si la empatía juega algún papel en esta relación. Para contestar a la pregunta, analizaremos la relación entre la experiencia y la anticipación pero dentro de cada nivel de empatía por separado. Los resultados pueden observarse en la tabla siguiente:

				Anticipación		
				No se anticipa	Se anticipa	Total
Empatía en la conducción	No empático	Experiencia	Baja	27%	73%	100%
			Media	19%	81%	100%
			Alta	13%	87%	100%
			Total	22%	78%	100%
	Intermedio	Experiencia	Baja	29%	71%	100%
			Media	21%	79%	100%
			Alta	20%	80%	100%
			Total	25%	75%	100%
	Muy empático	Experiencia	Baja	20%	80%	100%
			Media	19%	81%	100%
			Alta	20%	80%	100%
			Total	20%	80%	100%

Observemos, por ejemplo, qué ocurre entre los conductores con menos empatía. En esta submuestra, el 22% no anticipa las situaciones y el 78% sí las anticipa. Si analizamos cómo es esa distribución entre los conductores que, además de no ser empáticos, tienen poca experiencia, observamos que el porcentaje de conductores que no anticipan aumenta (27% vs 22%) y por tanto el porcentaje de conductores que sí se anticipan a las situaciones disminuye (73% vs 78%).

En la tabla siguiente se muestra la diferencia de porcentajes de cada perfil respecto a los totales de la submuestra correspondiente.

				Anticipación	
				No anticipa	Se anticipa
Empatía en la conducción	No empático	Experiencia	Baja	5%	-5%
			Media	-3%	3%
			Alta	-9%	9%
	Intermedio	Experiencia	Baja	4%	-4%
			Media	-4%	4%
			Alta	-5%	5%
	Muy empático	Experiencia	Baja	0%	0%
			Media	-1%	1%
			Alta	0%	0%

Comparando un mismo perfil de conductor (por ejemplo, los que tienen poca experiencia al volante) en los diferentes niveles de empatía, observamos que el porcentaje de los que no anticipan las situaciones varía. En los no empáticos es de un 5% más que lo que se observa en el conjunto de conductores no empáticos, en los que tienen un nivel de empatía intermedia es de un 4% más (un porcentaje muy similar), pero en los conductores muy empáticos el porcentaje de conductores inexpertos que no anticipan es el mismo que el observado en el conjunto de conductores muy empáticos.

Podemos resumir diciendo que, en general, los conductores inexpertos tienden a no anticipar las situaciones y que a medida que aumenta el nivel de experiencia la tendencia cambia y hay más conductores que sí se anticipan a las situaciones relacionadas con la conducción. Este es el resultado observado en el conjunto de la muestra. Sin embargo, este resultado global queda modificado por la empatía, de manera que se observa únicamente entre los conductores con poca empatía o con un nivel intermedio, mientras que entre los conductores empáticos la experiencia no guarda relación con la anticipación.

En la figura siguiente se representa la diferencia de porcentajes de la tabla anterior. Hemos incluido también la relación existente en el conjunto de la muestra para que su comparación con la relación observada en los diferentes niveles de empatía sea más cómoda. Puede verse como el perfil de la relación entre la experiencia y la anticipación es distinto para cada nivel de empatía (similar entre los no empáticos y los que tienen un nivel de empatía intermedio, aunque más acusado en los primeros, y completamente diferente entre los que tienen un nivel muy alto de empatía). En este caso, decimos que hay una interacción entre la empatía, la experiencia y la anticipación, o que la empatía modula la relación existente entre la experiencia y la anticipación.

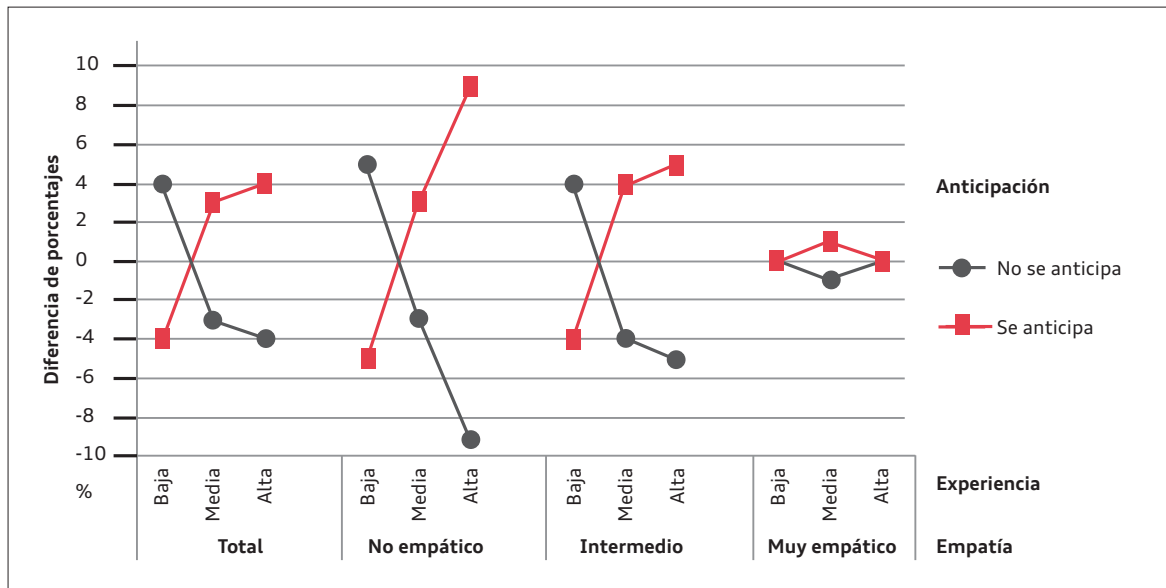


Figura 11: Ejemplo de gráfica en la que se muestra la relación entre tres variables (empatía, experiencia y anticipación).

Fechas de trabajo de campo: Junio y julio de 2012.

3. Resultados

3.1 La empatía en los conductores españoles

En este primer apartado vamos a exponer los resultados que responden a las preguntas de si los conductores españoles son empáticos mientras conducen y si la empatía en la conducción tiene que ver con la edad, el sexo, el lugar de residencia o los hábitos de conducción.*

Entre los encuestados, el porcentaje de conductores que se muestran muy empáticos al volante es del 22%. Un porcentaje similar, en este caso un 24%, corresponde a los conductores no empáticos. El resto de los encuestados, un 54%, muestran un nivel intermedio de empatía (ver la figura 12).

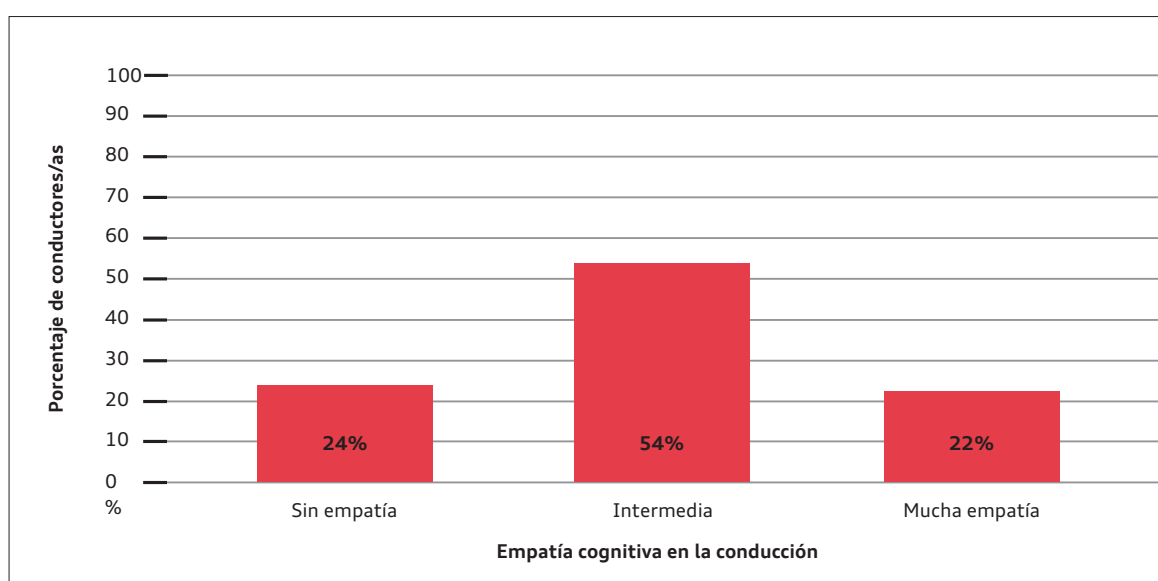


Figura 12: Distribución de la empatía en la conducción.

Analizando la empatía en general, es decir, en cualquier ámbito y no sólo restringido a la conducción, el 56% de los encuestados muestra un nivel alto, el 39% un nivel medio y el 5% un nivel bajo (Ver figura 13). De entre las personas con un nivel alto de empatía en términos generales, el 30% también se muestran muy empáticas en los contextos de conducción. Y el 16% se comportan de forma poco empática cuando conducen. Por el contrario, de entre las personas que en general son muy poco empáticas, la mitad también muestran esa falta de empatía al conducir, mientras que sólo el 7% muestran un alto nivel de empatía cuando se ponen al volante de su vehículo. Estos resultados indican que el nivel de empatía en contextos generales está altamente relacionado con el nivel de empatía que se tiene en el contexto de la conducción.

* Los indicadores de empatía en la conducción y empatía general se han descrito en el apartado del método. A partir de ahora, si no se hace referencia explícita a la empatía general, se entenderá que nos referimos a la empatía en la conducción.

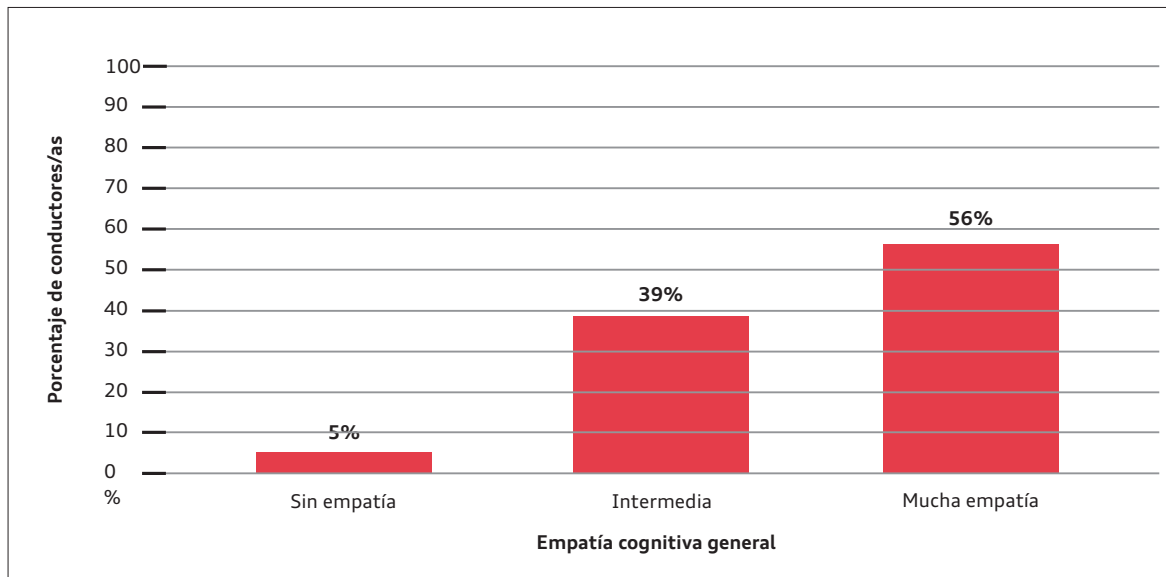


Figura 13: Distribución de la empatía general.

No se hallaron diferencias estadísticamente significativas en el nivel de empatía mostrada por los hombres y mujeres de la muestra. Sin embargo, sí aparecieron diferencias en la empatía en la conducción en función de la edad que se evidencian, especialmente, en los grupos de conductores de edades extremas. Como puede verse en la figura 14, entre las personas más jóvenes (de 18 a 29 años) se observa un mayor porcentaje de personas no empáticas (29%) y un menor porcentaje de personas con nivel intermedio de empatía (51%) que en el conjunto de la muestra. Por el contrario, entre las personas con más edad (más de 74 años), el porcentaje de personas muy empáticas sólo es del 6%, mientras que el grupo de personas con nivel intermedio de empatía aumenta al 67%.

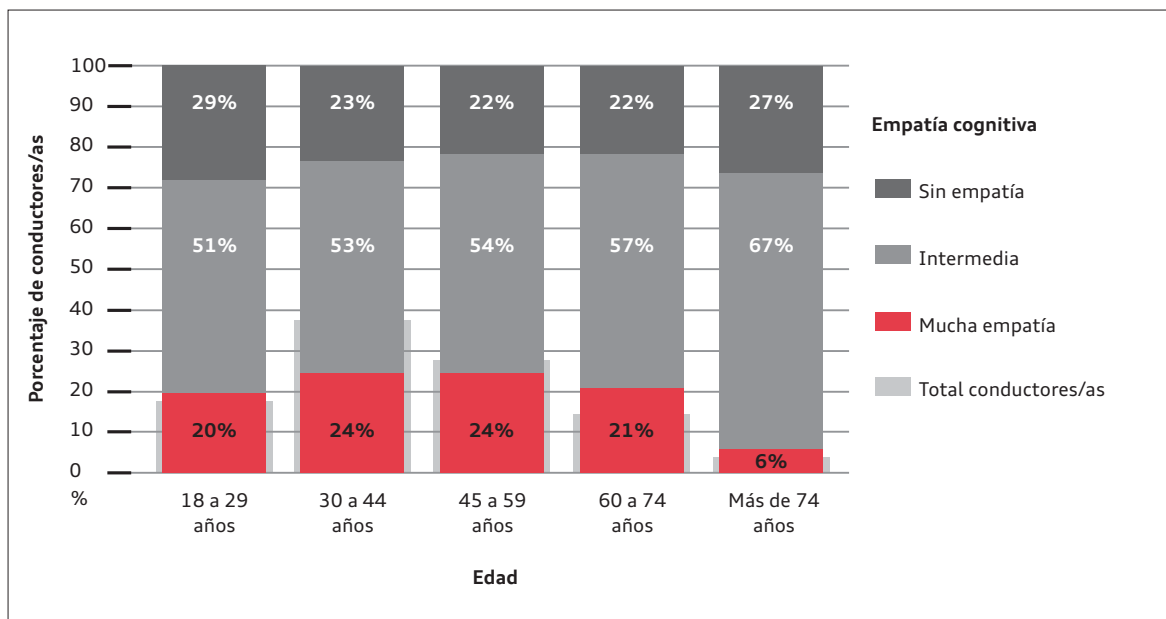


Figura 14: Distribución de la empatía en la conducción en función de diferentes rangos de edad.

Entre los encuestados sin estudios, o con estudios primarios, hay menos personas con muy poca empatía (20%) y más con un nivel de empatía intermedio (61%) que en el conjunto de la muestra. Por contra, entre los que tienen estudios universitarios, se observa un mayor porcentaje de personas con nivel alto de empatía (25%). No se observan cambios en la distribución de personas empáticas en función de la situación laboral.

No se hallaron diferencias significativas en la distribución de los conductores en función de su nivel de empatía al volante al agrupar los encuestados por tamaño de población, por lo que se puede afirmar que la empatía en la conducción es similar en las ciudades y en los pueblos.

Por comunidades autónomas se apreciaron algunas diferencias. Como puede observarse en la tabla 2, las comunidades con un mayor porcentaje de encuestados muy empáticos son Asturias/Cantabria (31%) y la Comunidad Valenciana y Canarias (25%), mientras en Baleares (11%), Murcia, Navarra/La Rioja, Extremadura (17%) y Castilla-León (18%) el porcentaje de conductores empáticos ha sido menor. Si nos fijamos ahora en el porcentaje de conductores poco empáticos, Galicia es la Comunidad Autónoma con un menor porcentaje de encuestados poco empáticos (14%), seguida por Andalucía (19%), la Comunidad Valenciana, Madrid (20%) y Castilla-La Mancha (21%); en contraposición, el mayor porcentaje de personas con rasgos poco empáticos se han encontrado en Extremadura (34%), Cataluña (31%) y Castilla-León (30%), Murcia (29%), Baleares (28%) y Aragón, Asturias y País Vasco (27%).

Comunidad autónoma	Empatía en la conducción			
	No empático	Intermedio	Muy empático	Total
Andalucía	19%	57%	24%	100%
Aragón	27%	50%	23%	100%
Asturias / Cantabria	27%	42%	31%	100%
Baleares (Illes)	28%	62%	11%	100%
Canarias	23%	53%	25%	100%
Castilla y León	30%	51%	18%	100%
Castilla - La Mancha	21%	57%	22%	100%
Cataluña	31%	48%	21%	100%
Comunidad Valenciana	20%	54%	25%	100%
Extremadura	34%	48%	17%	100%
Galicia	14%	65%	20%	100%
Madrid	20%	58%	22%	100%
Murcia	29%	54%	17%	100%
Navarra / La Rioja	22%	61%	17%	100%
País Vasco	27%	48%	24%	100%
Total	24%	54%	22%	100%

Tabla 2: Distribución de la empatía en la conducción por comunidades autónomas.

Por lo tanto, el perfil de la empatía en las diferentes comunidades es muy variado. Por ejemplo, en Asturias/Cantabria, el porcentaje de personas tanto muy empáticas como muy poco empáticas es mayor que el del conjunto de la muestra. En Extremadura, el porcentaje de personas no empáticas es mayor que en el conjunto de la muestra y el de personas muy empáticas menor. En Baleares la cantidad de encuestados con perfiles muy poco empáticos o intermedios es superior al de la muestra, mientras que el de encuestados muy empáticos es menor. En Cataluña, País Vasco y Aragón, aumenta el número de personas con un bajo nivel de empatía en detrimento del porcentaje de personas con un nivel intermedio, pero la cantidad de personas con mucha empatía es similar al observado en el conjunto de la muestra. En Castilla-León y Murcia se observa un mayor porcentaje de personas poco empáticas y un menor porcentaje de personas empáticas, mientras que en la Comunidad Valenciana el perfil es justo el contrario. En Andalucía sólo se aprecia un mayor porcentaje de personas poco empáticas que en la muestra total, mientras que en Galicia, Castilla-La Mancha y Madrid el menor porcentaje de personas no empáticas viene acompañado por un aumento de personas con nivel intermedio de empatía. En Navarra/La Rioja también se aprecia un aumento de personas con nivel intermedio, pero en este caso acompañado por una disminución del porcentaje de personas muy empáticas. Finalmente, en Canarias se observan unos porcentajes similares a los del conjunto de la muestra.

Respecto a los hábitos y tipo de conducción, no se observan cambios en la distribución del nivel de empatía de los conductores ni en función del tipo de carné de conducir, ni en función del número de años que hace que se dispone de carné de conducir. Tampoco se observan diferencias en función del tiempo promedio de conducción al día. Sin embargo, entre los conductores que cogen el coche sólo unos pocos días al mes, hay un mayor porcentaje de personas muy empáticas (34%) que en la muestra global, y menos personas con poca empatía (16%) o con un nivel de empatía intermedio (51%). Entre los que cogen el coche casi todos los días, el porcentaje de personas muy empáticas es menor que en el conjunto de encuestados (18%) y el de personas no empáticas es mayor (28%).

Entre los conductores que declaran que cogen el coche siempre que pueden, hay menos personas muy empáticas (18%) y más no empáticas (28%) que en el conjunto de la muestra. Este dato es coincidente con el que se acaba de exponer, es decir, que dentro del grupo de conductores que realizan un elevado uso del coche, que lo cogen cada día y siempre que pueden, hay menos conductores empáticos y más no empáticos que en el grupo de conductores que muestran tener un uso medio o bajo del coche.

Vamos a examinar ahora si hay relación entre los motivos para utilizar el coche y la empatía. Hay menos personas con niveles altos de empatía entre los que conducen básicamente para hacer compras (19%) o para ir a estudiar (7%) y los que cogen el coche fundamentalmente para llevar los niños a la escuela destacan por tener un mayor porcentaje de personas muy poco empáticas (28%). O sea, que si acabamos de ver que entre los conductores con un alto uso hay menos conductores empáticos, parece que esto pasa también en el grupo de conductores que usan el coche sólo para unas funciones muy específicas como ir a comprar, a estudiar o a llevar los niños al colegio. Por otra parte, los motivos por los que se conduce que se asocian con una mayor cantidad de personas muy

empáticas son los desplazamientos para ir al trabajo (32%) y los viajes familiares (25%), que además son las razones más frecuentes y extendidas para coger el coche.

Tomado en conjunto los datos sobre hábitos de conducción vemos que la empatía no se asocia necesariamente a conducir un determinado tipo de vehículo. En cambio sí que se puede asociar por el tipo de uso, hay menos conductores empáticos entre los que tienen un uso alto del vehículo y, en otro extremo, entre los que le dan al coche un uso muy específico y concreto. Finalmente, hay más empatía entre los conductores que usan el coche para fines más frecuentes como ir a trabajar y viajes familiares.

Para finalizar con esta descripción de la distribución de la empatía entre los conductores españoles vamos a examinar la imagen que tienen los conductores sobre los diferentes tipos de usuarios de las vías públicas. Como se puede apreciar en la tabla 3, los usuarios que son percibidos por los otros usuarios como más empáticos, son, por este orden: ciclistas, conductores de turismos, peatones, camioneros y conductores de transporte público. Si se mira la otra columna, la de los vistos como menos empáticos, aparecen los motoristas, camioneros, conductores de transporte público y ciclistas. Se da la circunstancia que estos tipos de conductores aparecen en las dos listas, este hecho se puede interpretar como que hay disparidad de opiniones, cada tipo de conductor tiene sentimientos de empatía en una parte de los conductores y lo contrario en el resto. Si se analizan las dos columnas en conjunto, los peatones y los conductores de turismos son los usuarios de la vía que tienen una imagen más positiva que negativa. En el extremo contrario, los motoristas son los que tienen una imagen más negativa que positiva. Los ciclistas, camioneros y conductores de transporte público, tiene una imagen negativa ligeramente superior a la positiva, pero estas diferencias son pequeñas.

Más empáticos	Menos empáticos
Ciclistas (19%)	Motoristas (22%)
Conductores de turismos (17%)	Camioneros (18%)
Peatones (17%)	Conductores de transporte público (16%)
Camioneros (16%)	Ciclistas (15%)
Conductores de transporte público (15%)	Conductores de turismos (11%)
Motoristas (10%)	Peatones (10%)
Otros (0%)	Otros (1%)
Ninguno en concreto (2%)	Ninguno en concreto (1%)
Ns/Nc (2%)	Ns/Nc (1%)

Tabla 3: Porcentajes de tipos de usuarios de las vías públicas vistos como más empáticos o menos empáticos.

Resumen de los resultados

- ▶ Un 56% de los encuestados tienen un nivel general de empatía muy alto y sólo el 5% muestra indicios de ausencia de empatía. En el ámbito de la conducción, hay un 22% de conductores con mucha empatía en la conducción y un 24% de conductores muy poco empáticos. La empatía es menos frecuente en el contexto de la conducción que en términos generales. De la misma manera, la ausencia de empatía es mucho más frecuente en la conducción que en otros contextos.
- ▶ Hay una gran variedad de distribución territorial de la empatía en la conducción.
- ▶ Hay un menor porcentaje de conductores muy empáticos entre los conductores más jóvenes, y sobre todo entre los de más edad, que en el conjunto de conductores. En estos dos grupos de edad también es mayor el porcentaje de conductores muy poco empáticos. No hay diferencia entre hombres y mujeres por lo que respecta a la empatía al volante.
- ▶ Hay más empatía en la conducción entre los conductores con estudios superiores.
- ▶ Aunque no hay un patrón consistente entre hábitos de conducción y empatía, hay una cierta tendencia hacia la menor empatía entre los conductores que cogen el coche siempre que pueden y que conducen con mayor frecuencia.
- ▶ Los usuarios percibidos como más empáticos son los peatones y los conductores de turismos. Por el contrario, los usuarios vistos como menos empáticos son los motoristas.

3.2 Empatía y toma de decisiones en situaciones concretas

En este apartado vamos a exponer hasta qué punto los conductores empáticos toman decisiones distintas a las de los no empáticos ante las diferentes situaciones prácticas que se han planteado en la encuesta. En el anexo 6.2 se presenta la lista completa de situaciones estudiadas junto con la respuesta mayoritaria dada por los encuestados y su relación con la empatía.

1ª. Situación: Va circulando por el carril de la derecha de la autovía y ve que en un carril de incorporación hay una serie de coches intentado incorporarse a la vía.

En este caso la inmensa mayoría de los conductores (92%) respondió que, siempre que fuera posible, se cambiarían de carril para facilitar la incorporación. En esta situación no se hallaron diferencias significativas en la toma de decisiones entre los conductores muy empáticos y poco empáticos, dado que la mayoría de los conductores, sean empáticos o no, indicaron que se cambiarían de carril para favorecer las incorporaciones (Ver figura 15).

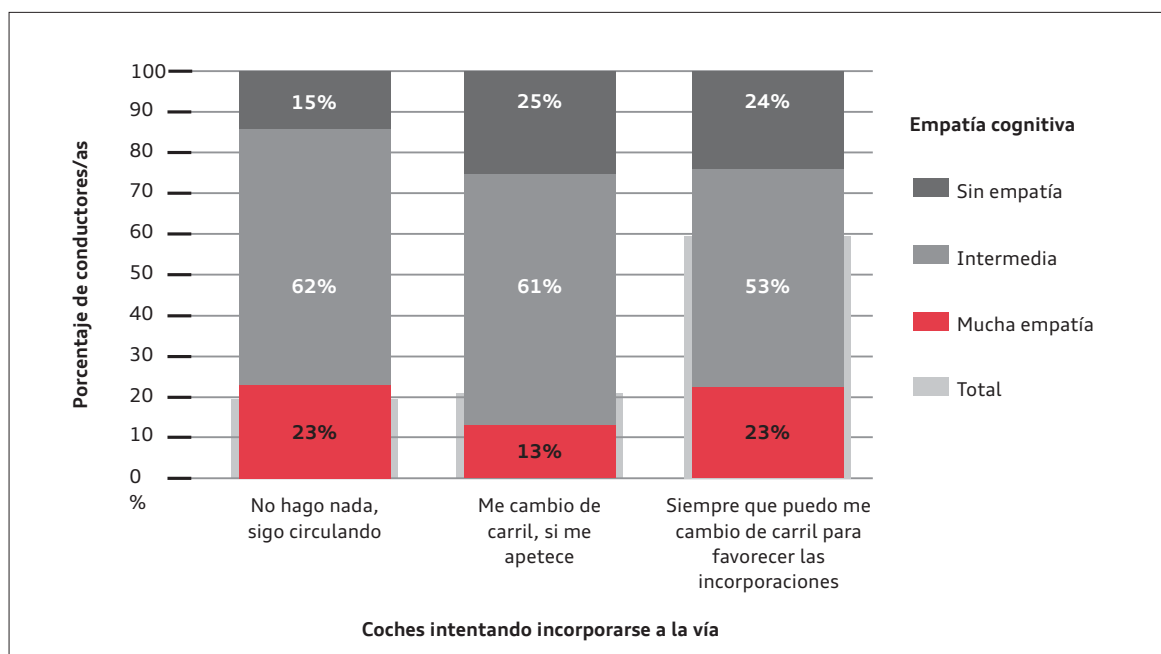


Figura 15: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de coches intentando incorporarse a una vía.

2ª. Situación: Va andando por la calle y ve que hay un coche intentando salir de un parking pero que no puede incorporarse a la vía.

En esta situación, el 80% de los encuestados responden que pararían y dejarían pasar el coche (Ver figura 16). Los que eligen la opción de pasar y que se espere el coche, son tan sólo un 3%, y los que tomaron una decisión de pasar, porque los peatones tienen preferencia fueron un 16%. En la opción claramente mayoritaria, parar y dejar pasar el

coche, la distribución en función de la empatía es similar al conjunto de la muestra. Entre los que eligieron la segunda opción (pasar, porque los peatones tienen preferencia), abundaron, sin embargo, las personas no empáticas (29%), aunque no destacan los empáticos. Finalmente, entre los que eligieron pasar y que el coche se espere, también abundaron las personas no empáticas (29%), mientras que la cantidad de personas muy empáticas disminuyó (12%).

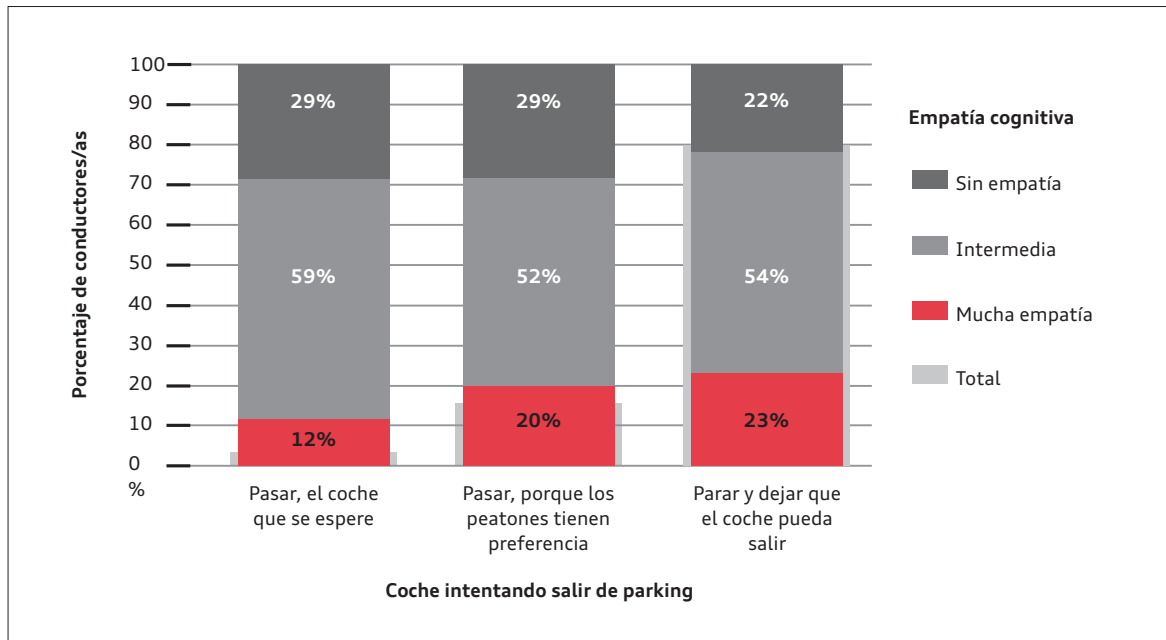


Figura 16: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de ir andando y ver a un coche intentando salir de un parking.

3ª. Situación: Y si fuera usted el conductor del coche que quiere salir del parking.

En este caso (Ver figura 17), como también ocurrió en la primera situación planteada, la mayoría de los encuestados (84%) optó por la opción más respetuosa con el peatón, de manera que no se observan diferencias en la distribución de los diferentes niveles de empatía.

4ª. Situación: Está parado en un "stop", detrás de otro coche en el que el conductor mira a derecha y a izquierda pero no se decide a incorporarse.

En esta situación (Ver figura 18), las decisiones de los conductores no fueron unánimes: el 41% optó por no hacer nada por entender la dificultad de la incorporación, el 25% por hacer señales, y el 34% por la opción intermedia. Entre los conductores que eligen la opción de hacer señales para presionar al otro conductor, hay más personas no empáticas que en el conjunto de la muestra (28%) y menos personas muy empáticas (18%). Entre los que dicen que no harían nada pero que no entienden la conducta del otro conductor, que es la opción intermedia, el porcentaje de personas con mucha empatía es pequeño (19%). Finalmente, entre los que se han situado en el escenario de no hacer nada porque entienden la dificultad de la incorporación, hay un alto porcentaje de personas muy empáticas (28%) y un bajo porcentaje de personas poco empáticas (20%).

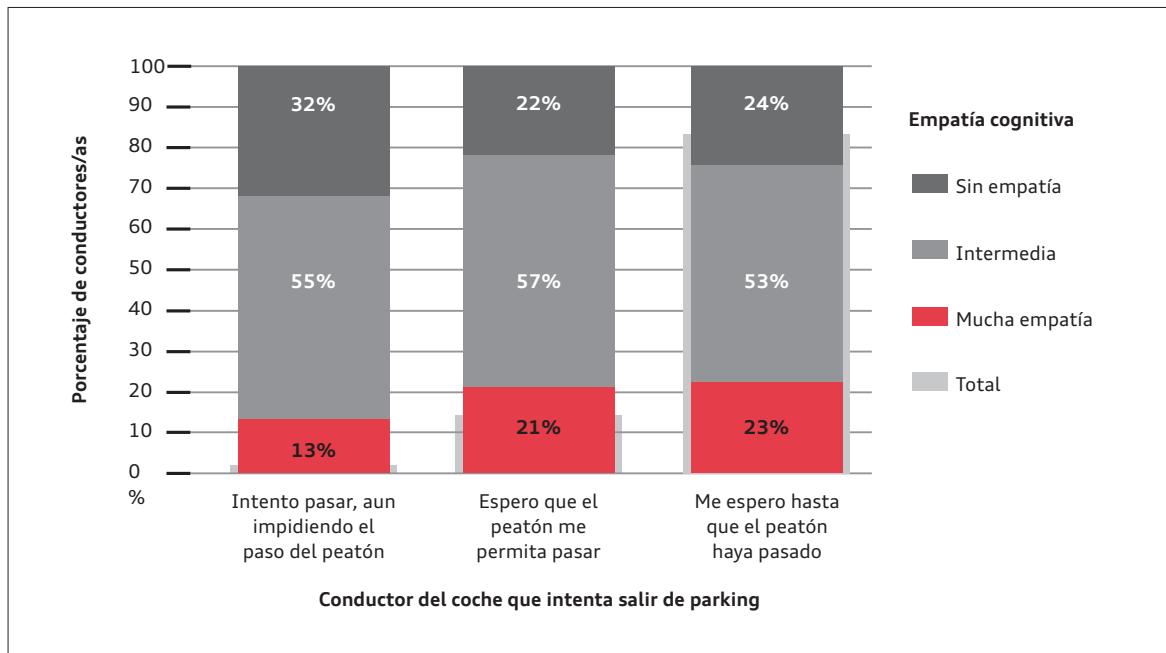


Figura 17: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de intentando salir de un parking con el coche y ver a un peatón.

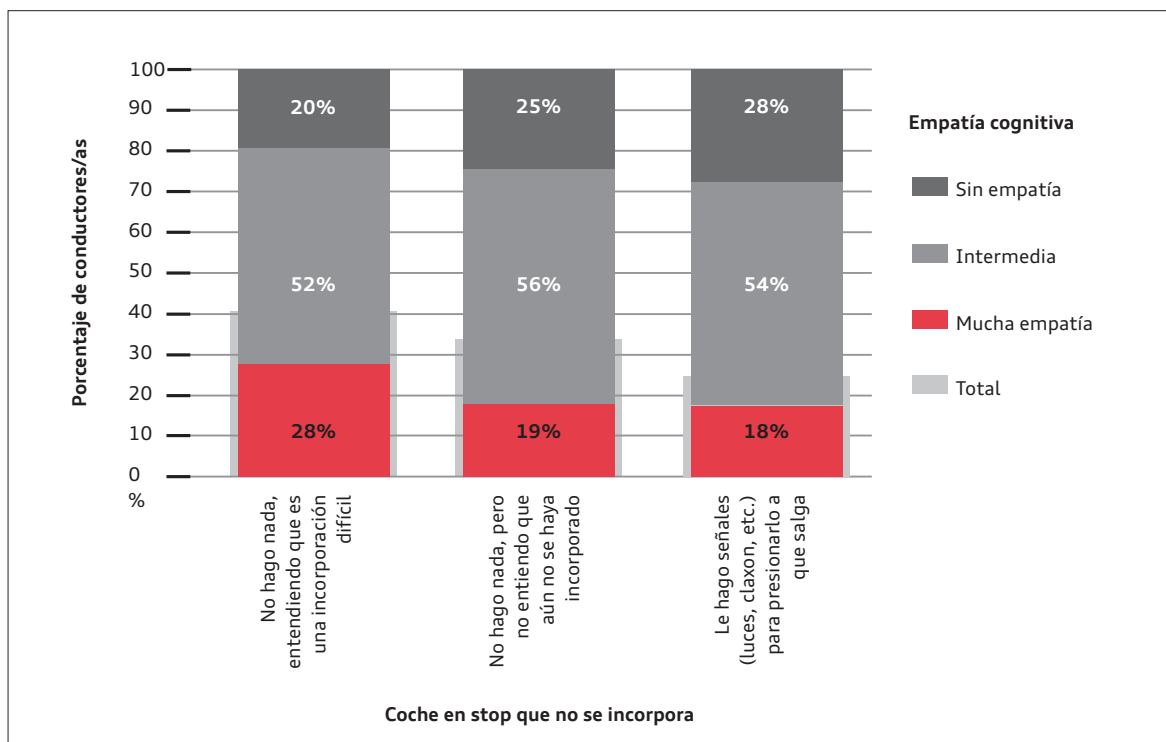


Figura 18: Distribución de la empatía en la conducción entre los conductores que dentro de cada una de las opciones a la situación de un coche parado en un stop que no se decide a incorporarse a la circulación.

5a. Situación: Tiene que estacionar durante un corto periodo de tiempo para dejar un artículo en un establecimiento situado en una calle con dos carriles, uno para cada sentido de la marcha, pero no encuentra sitio cerca para aparcar.

Como se observa en la figura 19, fueron pocos (un 9%) los conductores que ante esta situación eligieron la solución de dejar el coche en "doble fila". Pero el porcentaje de conductores que eligió la opción intermedia de aparcar en doble fila si se cree que no se molesta, fue del 35%. El resto de encuestados (55%) respondió con la opción de aparcar correctamente aunque sea lejos. Dentro del grupo que eligió la primera opción, hay más personas no empáticas (39%) y pocas muy empáticas (16%). El porcentaje de personas poco empáticas disminuye (20%) entre aquellas personas que han optado por aparcar correctamente.

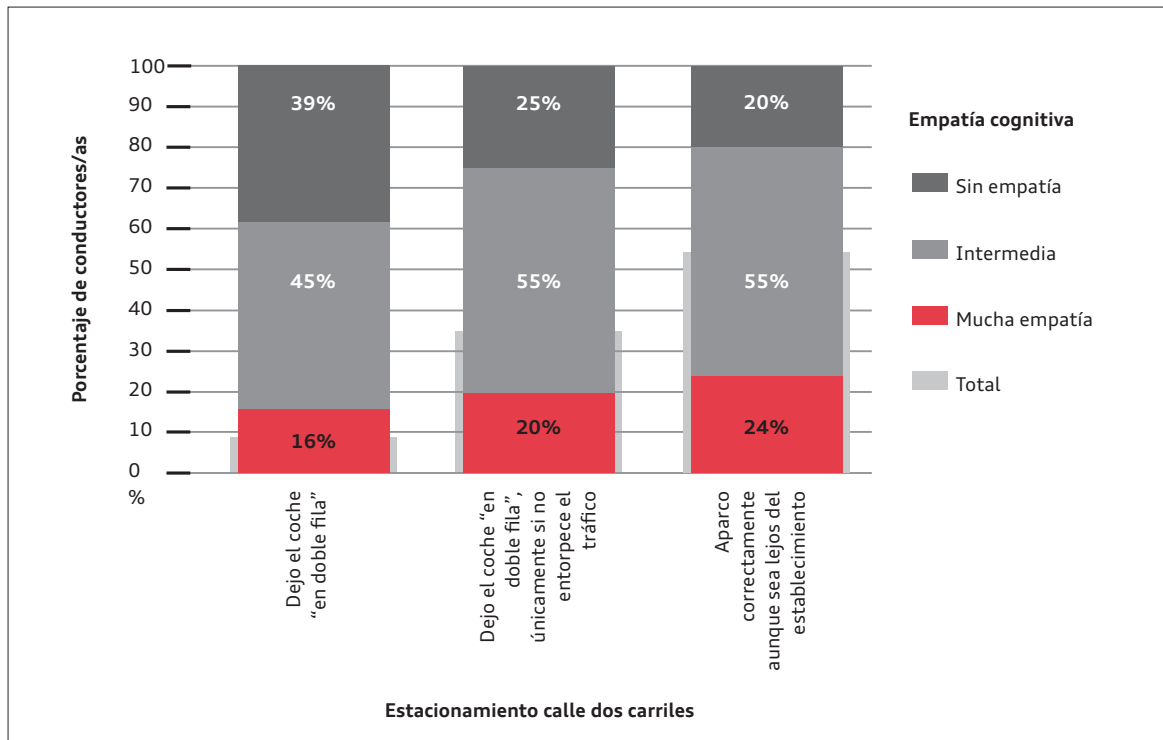


Figura 19: Distribución de la empatía en la conducción entre los conductores que optan por diferentes soluciones ante la situación de tener que estacionar un momento en una calle con un carril para cada sentido de la circulación.

6ª. Situación: Está circulando por el carril exterior de una rotonda con mucho tráfico y ve que el coche que va por el carril interior pone el intermitente para indicar que quiere salir de la rotonda.

En esta situación (Ver figura 20), el 84% de los conductores eligió reducir la velocidad, el 12% por continuar circulando y solamente el 3% prefirió acelerar para no dejar pasar al coche que quería cambiar de carril. Entre las personas que acelerarían para no dejar pasar a otro coche que quiere cambiar de carril, indicando su maniobra, para salir de una rotonda, el porcentaje de personas poco empáticas es elevado (35%) mientras que el porcentaje de personas muy empáticas es bajo (15%). Este mismo perfil se observa entre las personas que dicen que continuarían circulando aunque tapasen la salida del otro conductor (31% vs 17%). Entre los que han elegido la opción más respetuosa con el otro conductor (reduzco la velocidad para dejarlo pasar) las personas se distribuyen, con respecto al nivel de empatía, de forma similar al conjunto de la muestra.

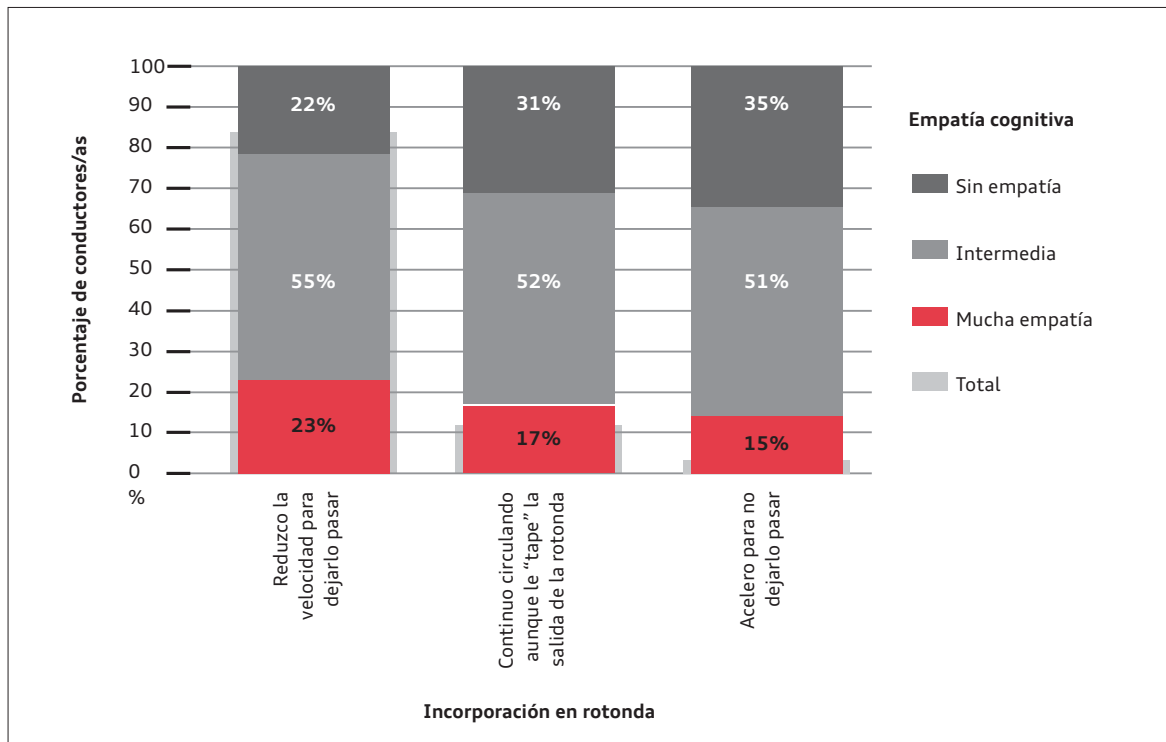


Figura 20: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un conductor que quiere salir de una rotonda (sin mapa).

7ª. Situación: ¿Y si ve que el acompañante lleva un mapa en la mano y parece que no sepan exactamente hacia donde van?

El hecho de que el conductor que quiere salir de la rotonda parezca estar perdido, no modifica sustancialmente los resultados aparecidos en la situación anterior. El porcentaje de conductores que eligen reducir la velocidad es algo superior (88%) y los que eligen las otras opciones son un poco inferiores (8% y 2%, respectivamente). Pero la distribución de personas en función de su nivel de empatía fue prácticamente la misma (Ver figura 21). Entre aquellos conductores que optan por los escenarios de acelerar para no dejarlo pasar o continuar circulando aunque se le tape la salida al otro conductor, hay un mayor porcentaje de personas no empáticas (39% y 32%, respectivamente) y un menor porcentaje de personas empáticas (6% y 17%, respectivamente).

8ª. Situación: Va andando por una calle en la que hay un paso de cebra sin semáforo pero donde los coches tienen muy poca visibilidad y no ven bien si hay peatones.

Ante esta situación (Ver figura 22), el 94% de las personas eligieron la opción más segura (Ser muy prudentes y comprobar que no pasan coches), mientras que las otras dos opciones (pasar porque los peatones tienen preferencia y actuar igual que en otros pasos de cebra) fueron elegidas por el 3% de encuestados cada una. La distribución del nivel de empatía fue el mismo en las tres opciones.

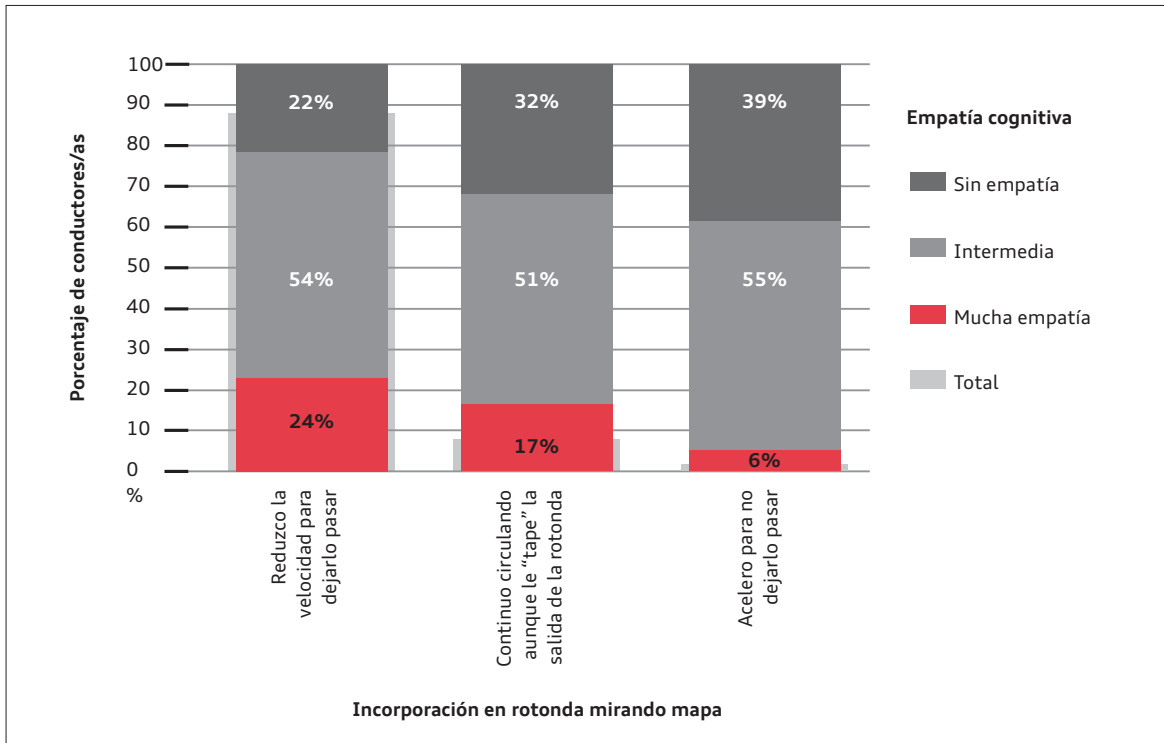


Figura 21: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un conductor que quiere salir de una rotonda (con mapa).

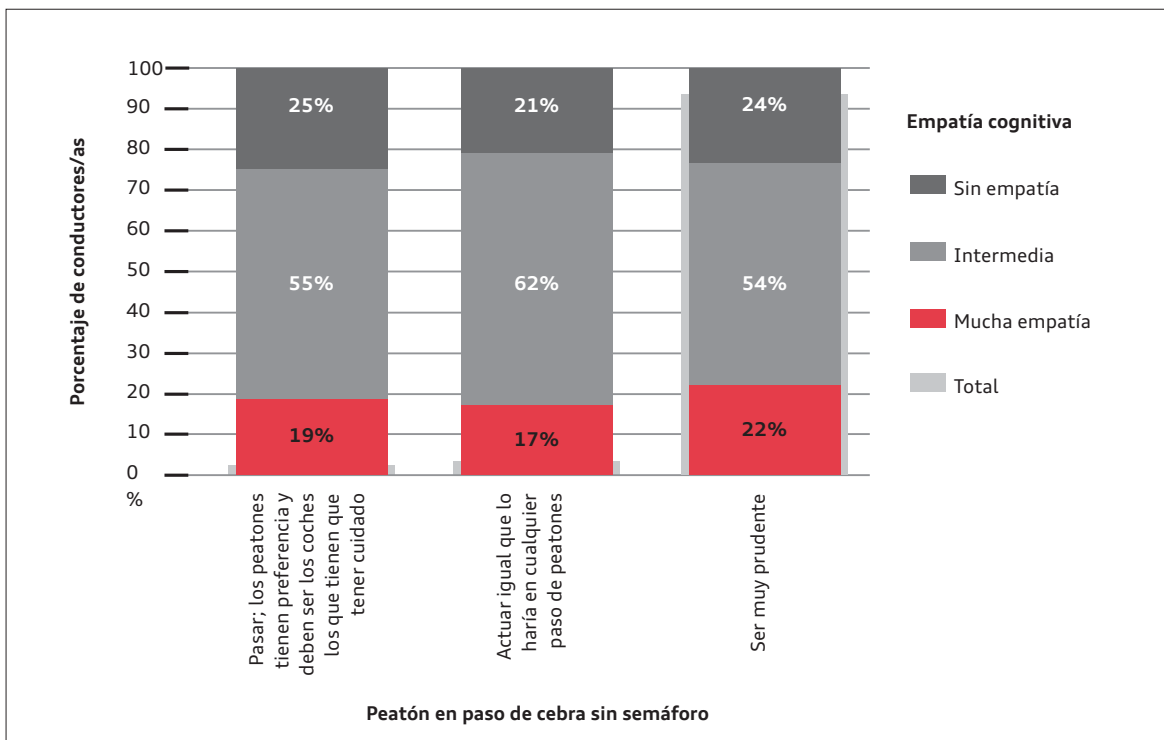


Figura 22: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un peatón en un paso de cebra sin semáforo.

9ª. Situación: ¿Y si fuese usted el conductor del coche?

Cuando el encuestado toma el rol de conductor del vehículo, sí se observan diferencias en los niveles de empatía dentro de los que han optado por cada una de las soluciones (Ver figura 23). En los que han elegido la opción menos segura (no hacer nada y si hay un peatón no cederle el paso), el porcentaje de personas poco empáticas es mayor que en el conjunto de la muestra (38%). Entre las personas que han elegido la opción intermedia (actuar como en cualquier paso de peatones), el porcentaje de personas poco empáticas es elevado (38%) y el de personas muy empáticas es bajo (14%). Sin embargo, las personas que han elegido estas dos opciones son, en términos absolutos, pocas (un 5% de la muestra), por lo que la gran mayoría de los encuestados (el 95%) han elegido la opción más segura (reducir mucho la velocidad para ceder el paso al peatón), y entre ellos la distribución de los niveles de empatía es similar al del conjunto de la muestra.

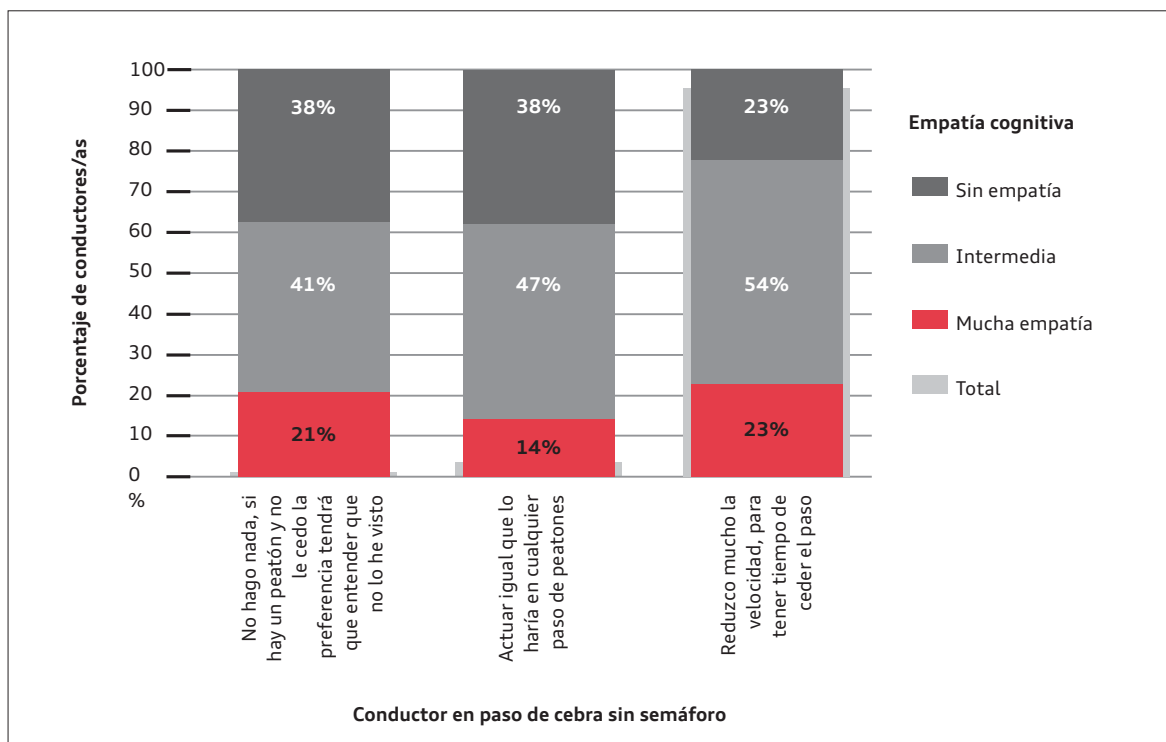


Figura 23: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un conductor en un paso de cebra sin semáforo.

10ª. Situación: En una carretera de dos carriles, usted va circulando por el carril de la izquierda a la máxima velocidad permitida. Por el retrovisor ve que detrás se le acerca un coche a gran velocidad.

Ante esta situación el 91% de los conductores optaron por cambiarse de carril y el resto por continuar en el mismo carril. El nivel de empatía se repartió de la misma manera en las dos opciones (Ver figura 24).

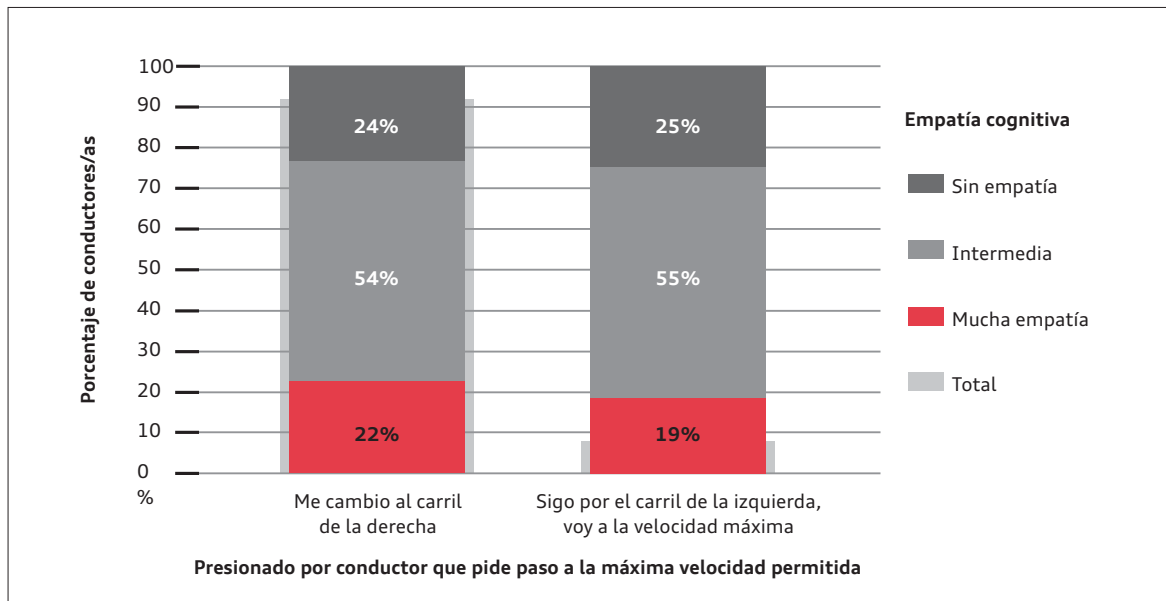


Figura 24: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un conductor presionado por otro conductor que pide paso.

11ª. Situación: Y si fuese usted el que condujera el coche de detrás, es decir, el que circula a mayor velocidad ¿qué haría?

Cuando el encuestado se sitúa en el rol del conductor que quiere ir a más velocidad, se encontraron diferencias en el nivel de empatía respecto a las opciones tomadas (Ver figura 25).

La mayoría de los conductores optaron por las dos opciones más respetuosas con los otros: un 18% (Reducir la velocidad, si va por ese carril tendrá alguno motivo) y un 49% (Reducir la velocidad. Va a la velocidad máxima y no puedo hacer nada).

Del resto de los encuestados, el 23% optó por hacer luces, y el 6% por adelantar por la derecha.

Entre los conductores que eligieron las dos primeras opciones, las personas se distribuyeron con respecto al nivel de empatía como el total de la muestra. Pero entre los que eligieron las opciones que implican menos respeto hacia las normas y hacia los demás hay más personas poco empáticas (32% y 31%, respectivamente) y menos personas muy empáticas (10% y 17%).

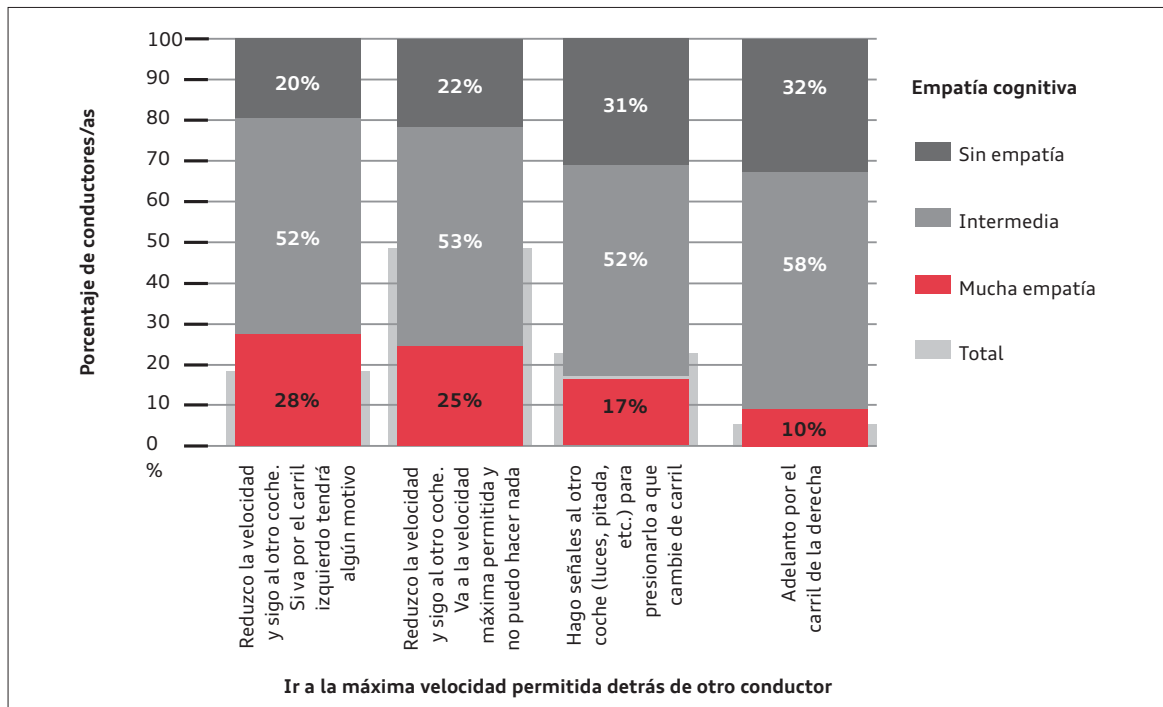


Figura 25: Distribución de la empatía en la conducción entre los conductores que optan por diferentes soluciones ante la situación de conducir a la mayor velocidad permitida por el carril de la izquierda y presionar al conductor de delante.

Resumen:

Se han identificado algunas situaciones en las que la mayoría de los conductores, independientemente de que sean más o menos empáticos, tienden a comportarse de una manera más responsable o segura, como por ejemplo facilitar la incorporación a una vía rápida, facilitar la salida de una rotonda y dejar pasar a vehículos más rápidos aunque vayan a una velocidad mayor que la permitida.

Se han identificado otras situaciones en las que la toma de decisiones está relacionada con la empatía en la conducción. Estas situaciones son: Esperar sin hacer nada a que el coche de delante se incorpore a una vía aunque tarde y aparcar un poco más lejos para no dejar el coche en doble fila. La falta de empatía está relacionada con hacer luces o adelantar por la derecha cuando se va a una velocidad mayor que la permitida.

3.3 Los requisitos básicos de la circulación segura y responsable y la empatía

En este apartado vamos a exponer las relaciones existentes entre la empatía, la experiencia en la conducción y los requisitos básicos para conducir que son la habilidad, la atención y el conocimiento de las normas. Esta exposición no se limita a analizar si la empatía se relaciona con el resto de variables, si no que se va a exponer las relaciones de todas estas variables entre ellas.

Al 19% de los encuestados les corresponde un nivel bajo de experiencia en la conducción, el 21% una experiencia media, y el 60% mucha experiencia al volante. No se ha encontrado diferencias significativas entre la experiencia en la conducción y el nivel de empatía al volante (Ver figura 26).

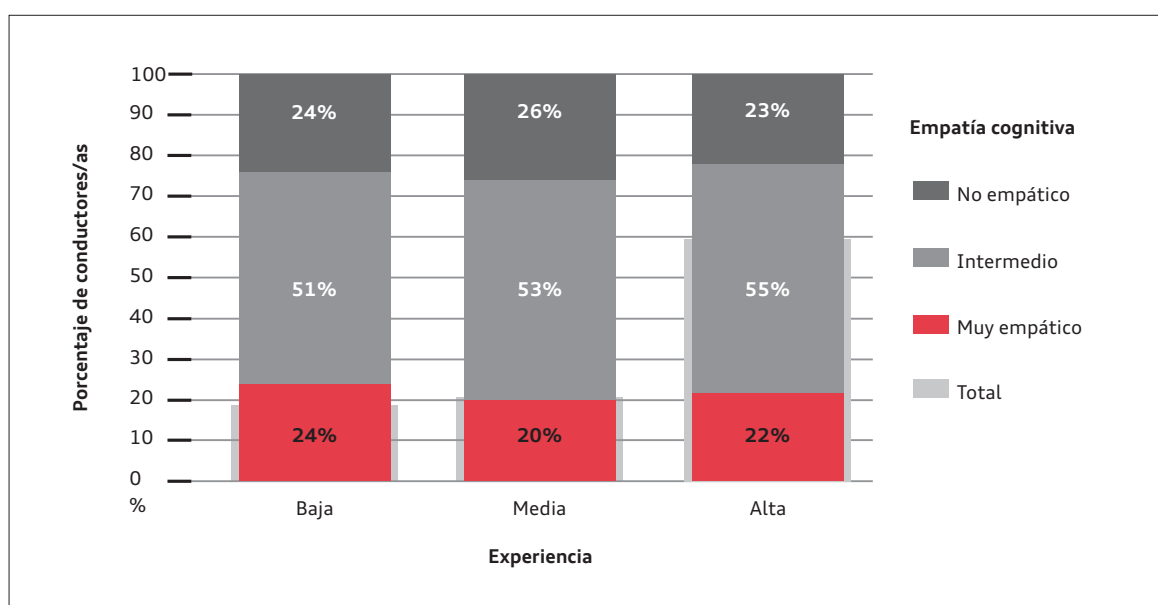


Figura 26: Relación entre empatía y experiencia en la conducción.

El 52% de los encuestados creen tener una habilidad igual o peor que la del resto de conductores, el 38% una habilidad bastante mejor que la de los otros y el 11% mucha más habilidad que el resto. El nivel de habilidad percibida no guarda relación con el nivel de empatía al volante.

El 32% de los conductores dicen prestar una atención a la conducción similar o peor que el resto de los conductores, el 45% dicen que su nivel de atención es bastante mejor que la de los otros y el 23% que es mucho mejor que la del resto de conductores. El nivel de atención percibida no guarda relación con la empatía en la conducción.

El 46% de los conductores creen que su nivel de conocimiento de las normas es igual o peor que la del resto de conductores, el 35% cree que su conocimiento de las normas es

bastante mejor que la del resto y el 19% piensa que conocen las normas mucho mejor que los otros. El nivel de conocimiento de las normas no guarda relación con la empatía en la conducción.

Si examinamos ahora la relación entre la experiencia y los tres requisitos básicos, podemos ver que la experiencia no está relacionada ni con el conocimiento de las normas de circulación ni con la atención prestada a la conducción. Sin embargo, entre los conductores con igual o peor habilidad percibida en la conducción, la proporción de conductores con poca experiencia es de casi uno de cada cuatro (24%), mientras que entre los conductores con mucha habilidad, los que tienen poca experiencia son 16% (Ver figura 27). Por lo tanto, se puede decir que la experiencia facilita que mejore la habilidad en la conducción pero que no afecta ni al conocimiento de las normas ni a la atención prestada a la conducción.

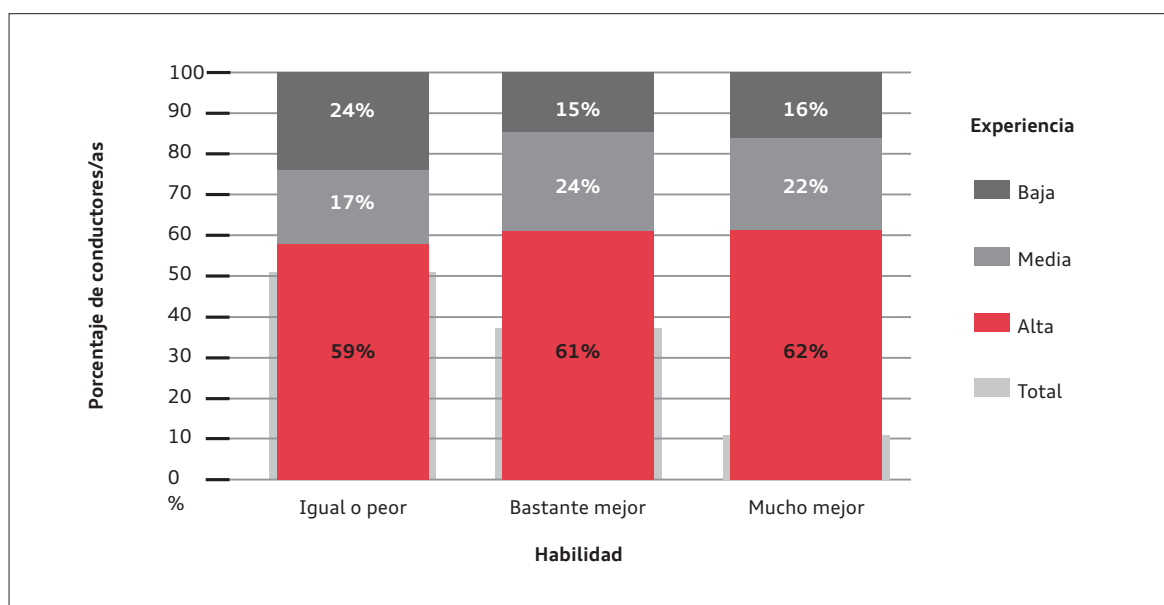


Figura 27: Relación entre experiencia y habilidad en la conducción.

Ahora, se puede plantear si los requisitos básicos iniciales para conducir, es decir, la habilidad, el conocimiento de las normas y la atención prestada a la conducción están relacionadas entre sí. La habilidad al volante está relacionada tanto con el conocimiento de las normas de circulación como con la atención prestada a la conducción si la atención prestada a la circulación también está relacionada con el conocimiento de las normas. Los resultados mostraron que todos estos resultados están relacionados entre sí.

Examinando con más detalle estas relaciones, se puede observar que entre los conductores que prestan poca atención a la conducción hay un 84% de conductores con poca habilidad al volante y sólo un 3 % con mucha habilidad. Por el contrario, entre los conductores que prestan mucha atención a la conducción, el porcentaje de conductores con poca habilidad es del 29% y con mucha habilidad del 35%.

Si examinamos la relación entre la habilidad y el conocimiento de las normas, entre los conductores con poco conocimiento de las normas hay un 72% de conductores con poca

habilidad y solamente un 3% de conductores con mucha habilidad en la conducción. Si se mira a los conductores con un alto conocimiento de las normas, el porcentaje de conductores poco habilidosos es del 29% y el de muy habilidosos del 35%.

Finalmente, entre los conductores que declaran poco conocimiento de las normas de circulación hay un 56% de conductores que prestan poca atención a la circulación y un 9% que prestan mucha atención. Por otro lado, entre los conductores que declaran un conocimiento alto de las normas de circulación, esta relación se invierte y el 6% prestan poca atención y el 65% ponen mucha atención en la circulación. Todos estos resultados están resumidos en la tabla 4.

	Empatía	Experiencia	Habilidad	Atención
Experiencia	NO			
Habilidad	NO	SI		
Atención	NO	NO	SI	
Conocimiento de las normas	NO	NO	SI	SI

Tabla 4: Resumen de las relaciones entre los requisitos básicos, la experiencia y la empatía.

Resumen:

La experiencia en la conducción no guarda relación con los niveles de empatía. No se han hallado indicios a favor de suponer que con una mayor práctica de la conducción se mejora la empatía. Por otra parte, y como se había esperado, la empatía en la conducción es independiente de la habilidad de los conductores para manejar sus vehículos, la atención prestada a la conducción y el conocimiento de las normas.

El conocimiento de las normas, la habilidad y la atención prestada a la conducción, requisitos básicos para conducir, son aspectos que están relacionados entre sí. La experiencia sólo guarda relación con la habilidad.

3.4 Empatía y conducción segura y responsable

En este apartado se va a examinar la relación entre la empatía en la conducción y las características de la conducción segura y responsable; es decir, el respeto a las normas, la prudencia, asumir responsabilidades, evitar y resolver conflictos y la anticipación. Según las hipótesis de esta investigación, estas cinco características de la conducción segura y responsable deberían estar relacionadas con la empatía, pero también con la experiencia, la habilidad, la atención y el conocimiento de las normas. Por otra parte, hemos visto que la experiencia y la empatía son independientes, es decir, que un conductor novel puede ser tan empático como un conductor experto y lo mismo pasa con la habilidad, la atención y el conocimiento de las normas, estos requisitos básicos no tienen relación con la empatía. Dicho en otras palabras, tener experiencia al volante, disponer de las habilidades necesarias para manejar el vehículo y hacerlo con atención y conocimiento de las normas, no garantiza que se sea un conductor empático. Por esto, en este apartado se va a plantear si, considerando conjuntamente la empatía y la experiencia, la habilidad, la atención y el conocimiento de las normas, se puede explicar mejor las diferencias en los cinco aspectos de la conducción responsable y segura que se han mencionado.

Para exponer estos análisis se ha estructurado este apartado en cuatro partes: en la primera se expondrá como la experiencia junto con la empatía influyen en cada uno de los cinco indicadores de la conducción segura y responsable, en el segundo se hará lo mismo con la habilidad y la empatía, en el tercero con la atención a la conducción y la empatía y, por último, en el cuarto con el conocimiento de las normas y la empatía.

3.4.1 Experiencia y empatía

Para analizar la relación entre la empatía, la experiencia y la conducción segura y responsable se va a proceder de la siguiente manera: primero se considerará el respeto a las normas, el primer factor de la conducción responsable, y se verá si hay una relación directa entre la empatía y el respeto, examinando si entre los conductores empáticos el respeto a las normas es más o menos frecuente que entre los conductores con un nivel intermedio o bajo de empatía. Luego se verá si hay una relación directa entre experiencia y respeto a las normas de la misma manera, comprobando si el respeto a las normas varía en función del nivel de experiencia. Y para acabar se analizará la interacción entre experiencia y empatía, es decir, si la influencia directa que pueda tener la experiencia en el respeto depende del nivel de empatía que se tenga. Hay que tener presente que ya hemos determinado que no hay relación entre experiencia y empatía.

Después de examinar el respeto a las normas, se analizarán cada uno del resto de factores de la conducción responsable (prudencia, asumir responsabilidades, evitar y resolver conflictos y la anticipación) de la misma manera con la que se ha procedido con el respeto a las normas. Finalmente, se expondrá un esquema conjunto de todas las relaciones halladas.

Relación empatía - respeto

El 37% de los conductores encuestados muestran poco respeto, o un respeto nulo, el 38% muestran un respeto medio-alto y el 25% respetan mucho las normas (Ver tabla 5).

		Respeto			
		<i>Bajo o medio bajo</i>	<i>Medio alto</i>	<i>Alto</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	44%	36%	20%	100%
	<i>Intermedio</i>	36%	39%	26%	100%
	<i>Muy empático</i>	33%	39%	28%	100%
	<i>Total</i>	37%	38%	25%	100%

Tabla 5: Relaciones entre respeto a las normas y empatía en la conducción.

Entre las personas no empáticas, aumenta el porcentaje de conductores que tienen poco respeto por las normas (44% vs 37%) y disminuye el de conductores que respetan mucho las normas (20% vs 25%).

Entre las personas empáticas ocurre lo contrario, aunque el efecto no es tan pronunciado, esto es, el porcentaje de conductores poco respetuosos con las normas es menor de lo esperado (33% vs 37%) y aumenta el de conductores muy respetuosos con las normas (28% vs 25%).

Relación experiencia - respeto

En el grupo de conductores inexpertos hay una mayor proporción de lo que sería esperable de personas que respetan las normas (33% vs 25%) y una menor cantidad de personas que no las respetan (28% vs 37%).

Por otra parte, en el grupo de conductores expertos la tendencia es la contraria, aunque sin ser tan evidente, de manera que la proporción de personas que respetan las normas es ligeramente menor de lo que cabría esperar (23% vs 25%) mientras que es mayor la cantidad de personas que las respetan (40% vs 37%) como puede verse en la tabla 6.

		Indicador Respeto			
		<i>Bajo o medio bajo</i>	<i>Medio alto</i>	<i>Alto</i>	<i>Total</i>
Indicador experiencia en la conducción	<i>Baja</i>	28%	39%	33%	100%
	<i>Media</i>	39%	38%	23%	100%
	<i>Alta</i>	40%	38%	23%	100%
	<i>Total</i>	37%	38%	25%	100%

Tabla 6: Relaciones entre respeto a las normas y experiencia en la conducción.

Relación empatía - experiencia - respeto

La tabla 7 contiene los porcentajes de conductores que muestran diferentes niveles de respeto por las normas, en cada uno de los perfiles resultantes de cruzar los niveles de experiencia y empatía, así como en cada nivel de experiencia en el conjunto de la muestra.

				Respeto			
				<i>Bajo o medio bajo</i>	<i>Medio alto</i>	<i>Alto</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	Experiencia	<i>Baja</i>	35%	35%	31%	100%
			<i>Media</i>	48%	38%	14%	100%
			<i>Alta</i>	46%	36%	18%	100%
			<i>Total</i>	44%	36%	20%	100%
	<i>Intermedio</i>	Experiencia	<i>Baja</i>	24%	43%	34%	100%
			<i>Media</i>	41%	36%	24%	100%
			<i>Alta</i>	38%	38%	24%	100%
			<i>Total</i>	36%	39%	26%	100%
	<i>Muy empático</i>	Experiencia	<i>Baja</i>	28%	37%	35%	100%
			<i>Media</i>	26%	43%	32%	100%
			<i>Alta</i>	37%	39%	24%	100%
			<i>Total</i>	33%	39%	28%	100%

Tabla 7: Respeto a las normas en función de la empatía y la experiencia en la conducción.

La figura 28 muestra la relación entre la experiencia y el respeto por las normas tanto en el conjunto de la muestra (Total), como en cada uno de los niveles de empatía. La interpretación de este tipo de gráfico puede consultarse en el subapartado Interpretación de

las relaciones e interacciones del Método. Como se puede apreciar, la forma de la relación existente entre la experiencia y el respeto en el conjunto de la muestra se replica de manera bastante parecida entre los conductores no empáticos y los que tienen un nivel intermedio de empatía, pero no entre los conductores empáticos. Aún así, entre los conductores no empáticos se observa que el porcentaje de inexpertos que respetan las normas es mayor que en el conjunto de la muestra. Entre los conductores empáticos que además son inexpertos, el porcentaje de los que no respetan las normas es más bajo de lo que sería de esperar.

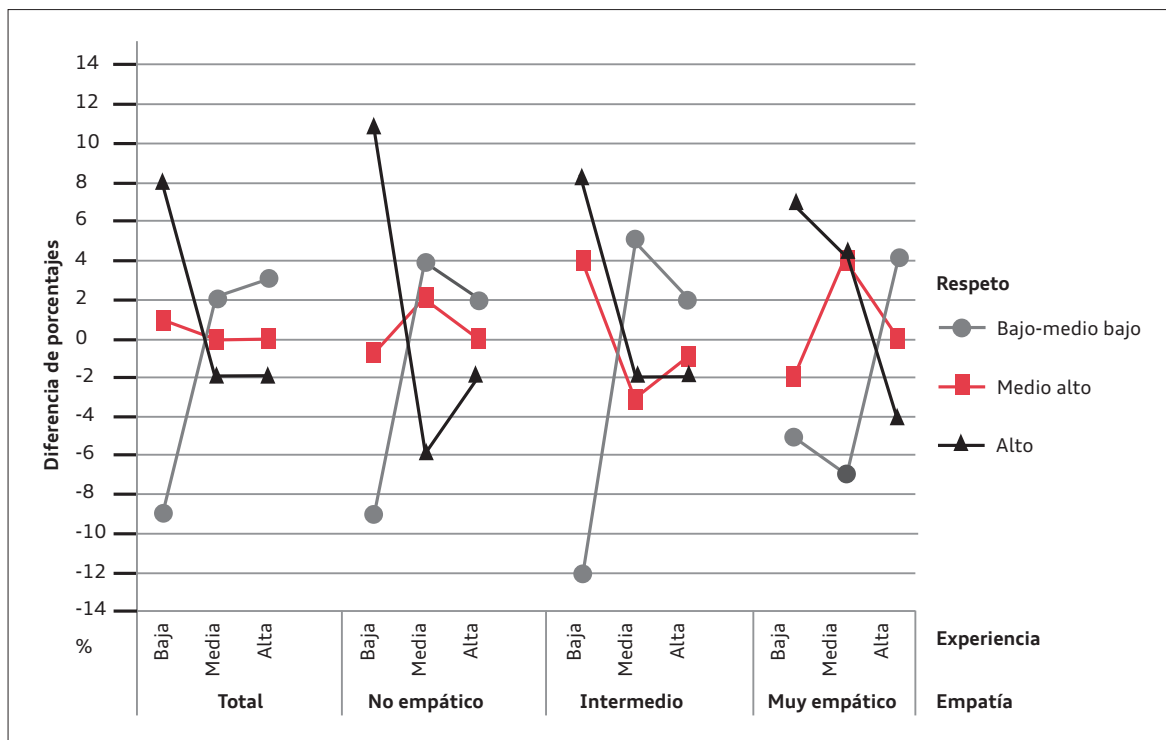


Figura 28: Relación entre la experiencia y el respeto por las normas en función de la empatía.

Así pues, podemos decir que, en los conductores inexpertos, la tendencia general (observada en el conjunto de la muestra y replicada entre los conductores no empáticos o con un nivel de empatía intermedio) es que pocos respetan las normas. Sin embargo, la empatía modula en cierto grado esta relación en el sentido de que, en términos comparativos, de los tres grupos de empatía, es en el de conductores muy empáticos donde hay menos conductores inexpertos que no respetan las normas.

Relación empatía - prudencia

El 24% de los conductores encuestados se muestran poco prudentes al volante, el 48% tienen un nivel de prudencia que puede considerarse medio-bajo y el 27% pueden considerarse prudentes o muy prudentes. No se hallaron relaciones estadísticamente significativas entre empatía en la conducción y la prudencia (Ver tabla 8).

		Prudencia			
		<i>Baja</i>	<i>Medio baja</i>	<i>Medio alta - Alta</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	28%	49%	23%	100%
	<i>Intermedio</i>	24%	48%	28%	100%
	<i>Muy empático</i>	22%	49%	29%	100%
	<i>Total</i>	24%	48%	27%	100%

Tabla 8: Relaciones entre prudencia y empatía en la conducción.

Relación experiencia - prudencia

En el grupo de conductores inexpertos hay menos conductores imprudentes que en el conjunto de la muestra (14% vs 24%) y más conductores prudentes (37% vs 27%).

Como se puede constatar en la tabla 9, en el grupo de conductores expertos las diferencias son mucho menos importantes, aunque la tendencia indica que hay más cantidad de conductores imprudentes de lo normal (26% vs 24%) y menos conductores prudentes (25% vs 27%).

		Prudencia			
		<i>Baja</i>	<i>Medio baja</i>	<i>Medio alta - Alta</i>	<i>Total</i>
Indicador experiencia en la conducción	<i>Baja</i>	14%	49%	37%	100%
	<i>Media</i>	28%	49%	23%	100%
	<i>Alta</i>	26%	48%	25%	100%
	<i>Total</i>	24%	48%	27%	100%

Tabla 9: Relaciones entre prudencia y experiencia en la conducción.

Relación empatía - experiencia - prudencia

El sentido de la relación entre los niveles de experiencia y los de prudencia encontrada en el conjunto de la muestra se reproduce bastante por igual en cada uno de los niveles de empatía, aunque la magnitud no es la misma (ver tabla 10 y figura 29).

				Prudencia			
				<i>Baja</i>	<i>Medio baja</i>	<i>Medio alta-Alta</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	Experiencia	<i>Baja</i>	16%	48%	36%	100%
			<i>Media</i>	38%	45%	16%	100%
			<i>Alta</i>	27%	51%	21%	100%
			<i>Total</i>	28%	49%	23%	100%
	<i>Intermedio</i>	Experiencia	<i>Baja</i>	14%	48%	38%	100%
			<i>Media</i>	26%	48%	25%	100%
			<i>Alta</i>	26%	48%	26%	100%
			<i>Total</i>	24%	48%	28%	100%
	<i>Muy empático</i>	Experiencia	<i>Baja</i>	14%	50%	36%	100%
			<i>Media</i>	20%	54%	27%	100%
			<i>Alta</i>	26%	46%	28%	100%
			<i>Total</i>	22%	49%	29%	100%

Tabla 10: Prudencia en función de la empatía y la experiencia en la conducción.

En general se observa que, entre los conductores inexpertos, hay un aumento de los que tienen mucha prudencia y una disminución de los que muestran un bajo grado de prudencia. Esta tendencia es la misma en todos los niveles de empatía, pero es mucho más acusada en los conductores poco empáticos y mucho más suave entre los conductores muy empáticos.

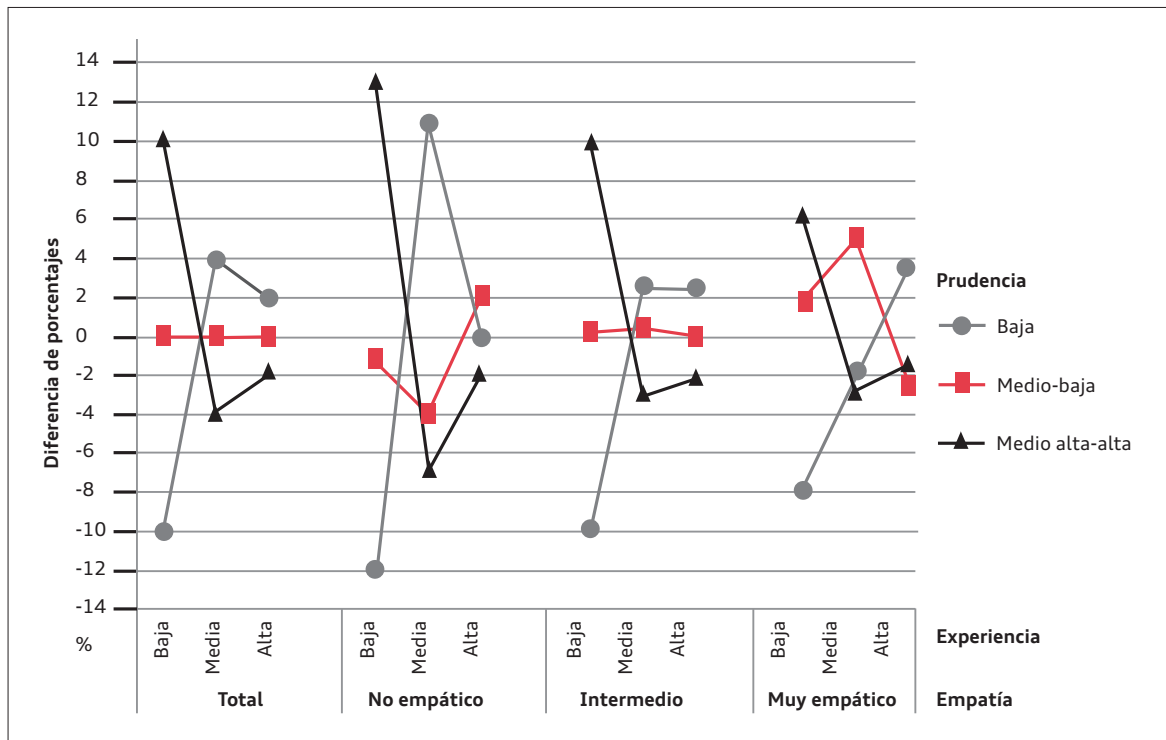


Figura 29: Relación entre la experiencia y la prudencia en función de la empatía.

Relación empatía - responsabilidad

El 22% de los conductores encuestados atribuyen la responsabilidad de lo que ocurre en el contexto de la conducción a los otros, el 67% creen que más bien es responsabilidad de ellos y el 10% piensa que claramente la responsabilidad es de ellos.

Como se puede ver en la tabla 11, entre las personas poco empáticas hay un alto porcentaje de conductores que piensan que la culpa de las acciones malas que ocurren durante la conducción es de los otros (28% vs 22%) mientras que muy pocas personas piensan que la culpa es totalmente de ellos (7% vs 10%).

Entre las personas muy empáticas hay menos personas que en el conjunto de la muestra que atribuyen la culpa a los demás (19% vs 22%) y más que piensan que más bien la culpa es de ellos (71% vs 67%).

		Responsabilidad			
		<i>Culpa del otro</i>	<i>Más culpa mía</i>	<i>Culpa mía</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	28%	65%	7%	100%
	<i>Intermedio</i>	21%	67%	12%	100%
	<i>Muy empático</i>	19%	71%	10%	100%
	<i>Total</i>	22%	67%	10%	100%

Tabla 11: Relaciones entre asumir responsabilidades y experiencia en la conducción.

Relación experiencia - responsabilidad

Los conductores inexpertos tienden a echar menos la culpa a los demás (18% vs 22%) y a pensar que más bien la culpa es de ellos (72% vs 67%). Por el contrario, cuando el nivel de experiencia es medio, hay más conductores que atribuyen a los demás las culpas (29% vs 22%) y menos que piensan que las culpas se les puede atribuir a ellos (61% vs 67). (Ver tabla 12).

		Responsabilidad			
		<i>Culpa del otro</i>	<i>Más culpa mía</i>	<i>Culpa mía</i>	<i>Total</i>
Indicador experiencia en la conducción	<i>Baja</i>	18%	72%	10%	100%
	<i>Media</i>	29%	61%	10%	100%
	<i>Alta</i>	21%	68%	10%	100%
	<i>Total</i>	22%	67%	10%	100%

Tabla 12: Relaciones entre asumir responsabilidades y experiencia en la conducción.

Relación empatía - experiencia - responsabilidad

La relación entre la experiencia y la responsabilidad se observa tanto en los conductores con poca empatía como en los conductores con mucha empatía, pero no entre los conductores con un nivel medio de empatía (Ver tabla 13 y figura 30).

				Responsabilidad			
				<i>Culpa del otro</i>	<i>Más culpa mía</i>	<i>Culpa mía</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	Experiencia	<i>Baja</i>	25%	68%	7%	25%
			<i>Media</i>	40%	51%	9%	40%
			<i>Alta</i>	24%	70%	6%	24%
			<i>Total</i>	28%	65%	7%	28%
	<i>Intermedio</i>	Experiencia	<i>Baja</i>	18%	72%	10%	18%
			<i>Media</i>	23%	66%	11%	23%
			<i>Alta</i>	22%	66%	12%	22%
			<i>Total</i>	21%	67%	12%	21%
	<i>Muy empático</i>	Experiencia	<i>Baja</i>	12%	75%	13%	12%
			<i>Media</i>	31%	62%	7%	31%
			<i>Alta</i>	18%	73%	10%	18%
			<i>Total</i>	19%	71%	10%	19%

Tabla 13: Asumir responsabilidades en función de la empatía y la experiencia en la conducción.

La relación entre la experiencia y la responsabilidad es similar tanto en los conductores no empáticos como en los muy empáticos. En ambos casos, como ocurre en el conjunto de la muestra, son los conductores con un nivel medio de experiencia los que tienden a culpabilizar más a los demás. En los conductores con un nivel medio de empatía no se observa una relación entre la experiencia y la responsabilidad.

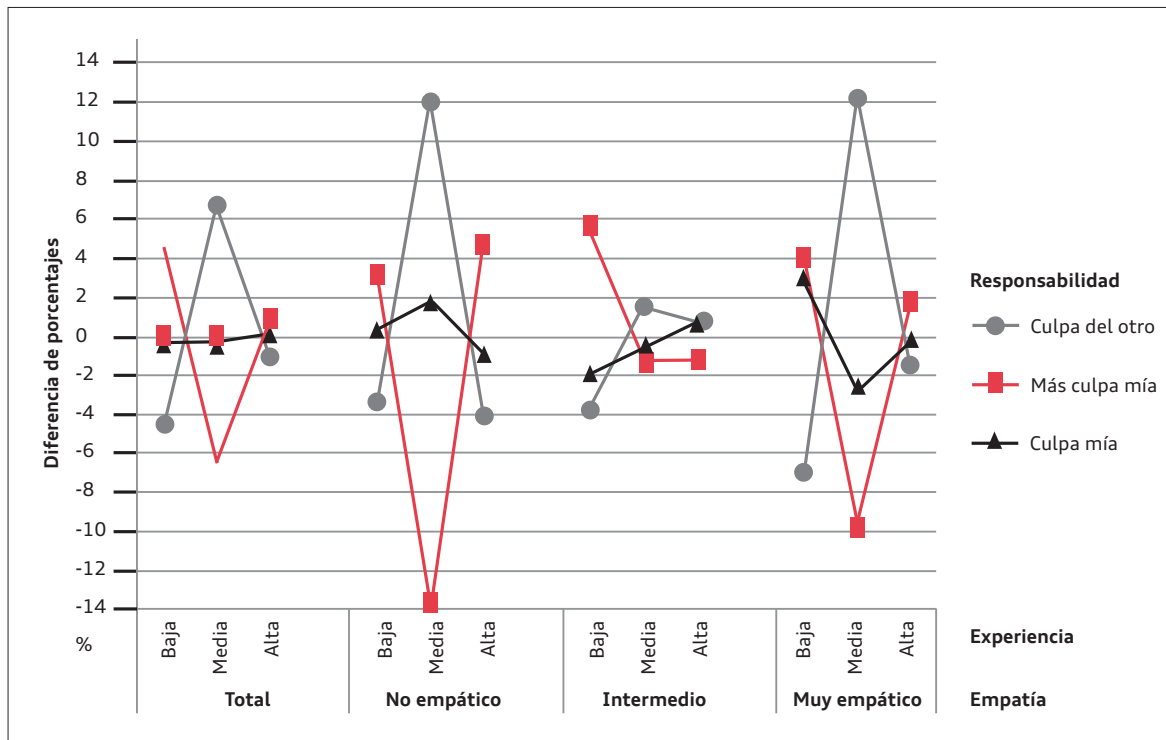


Figura 30: Relación entre la experiencia y la responsabilidad de las acciones en función de la empatía.

Relación empatía - evitación de los conflictos

El 11% de los conductores encuestados han comenzado alguna discusión relacionada con el tráfico y el 89% no lo ha hecho.

Como se puede ver en la tabla 14, entre las personas poco empáticas aumenta el porcentaje de conductores que inician discusiones de tráfico (16% vs 11%) y disminuye el de los que no inician discusiones (84% vs 89%). Entre los conductores muy empáticos, el porcentaje de personas que inician discusiones es inferior al del conjunto de la muestra (8% vs 11%) y el de las que no toman la iniciativa en las discusiones es mayor (92% vs 89%).

		Evitación de los conflictos		
		Ha empezado discusión	No ha empezado discusión	Total
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	16%	84%	100%
	<i>Intermedio</i>	11%	89%	100%
	<i>Muy empático</i>	8%	92%	100%
	<i>Total</i>	11%	89%	100%

Tabla 14: Relaciones entre evitación de conflictos y empatía en la conducción.

Relación experiencia - evitación de los conflictos

Entre los conductores con mucha o con poca experiencia, el porcentaje de los que comienzan o no discusiones relacionadas con el tráfico es similar a la que se observa en el conjunto de la muestra. En el caso de los conductores con una experiencia media en la conducción, el porcentaje de conductores que comienzan discusiones es mayor (11% vs 17%) y el de los que no comienzan discusiones es menor (83% vs 89%) que en el conjunto de la muestra (Ver tabla 15).

		Evitación de los conflictos		
		Ha empezado discusión	No ha empezado discusión	Total
Experiencia en la conducción	Baja	9%	91%	100%
	Media	17%	83%	100%
	Alta	10%	90%	100%
	Total	11%	89%	100%

Tabla 15: Relaciones entre evitación de conflictos y experiencia en la conducción.

Relación empatía - experiencia - Evitación de los conflictos

El perfil de relación observado en el conjunto de la muestra es el mismo que el que se observa en los diferentes niveles de empatía (aunque más acusado en el nivel intermedio de empatía), de manera que en este caso no podemos afirmar con claridad que haya evidencias de que la empatía module la relación existente entre la experiencia y la evitación de conflictos (Ver figura 31).

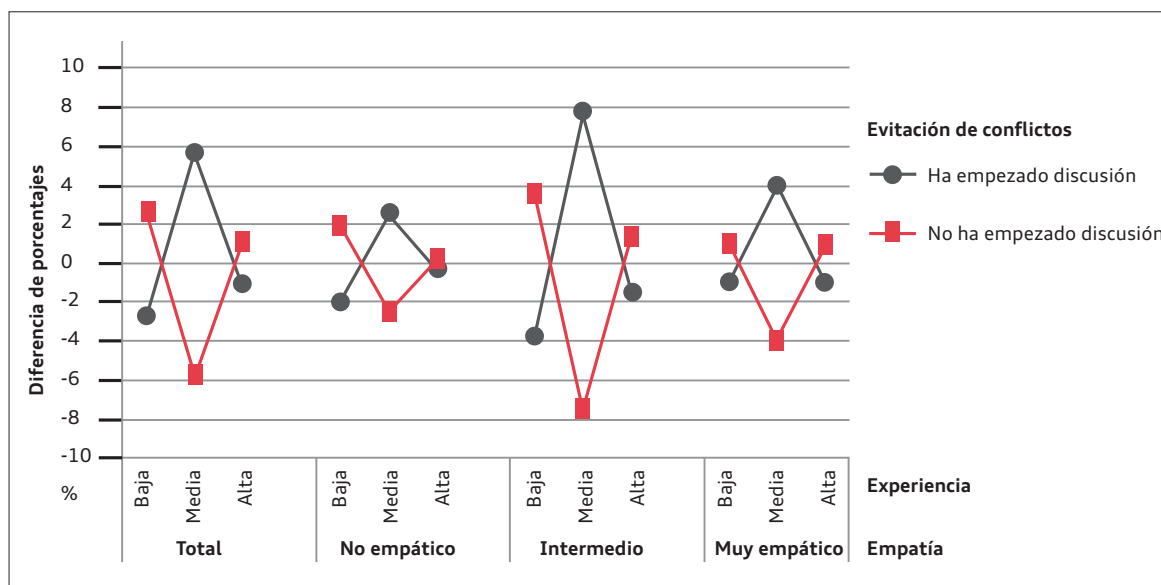


Figura 31: Relación entre la experiencia y la evitación de conflictos en función de la empatía.

Relación empatía - anticipación

El 23% de los conductores encuestados creen que no se anticipan a las situaciones del tráfico y el 77% creen que sí lo hacen. La cantidad relativa de conductores que creen que se anticipan y que no se anticipan en situaciones de tráfico es similar en el conjunto de la muestra que en los tres grupos en función del nivel de empatía. Así pues, no hay evidencias de relación entre la empatía y la anticipación (Ver tabla 16).

		Anticipación		
		No se anticipa	Se anticipa	Total
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	22%	78%	100%
	<i>Intermedio</i>	25%	75%	100%
	<i>Muy empático</i>	20%	80%	100%
	<i>Total</i>	23%	77%	100%

Tabla 16: Relaciones entre anticipación y empatía en la conducción.

Relación experiencia - anticipación

Entre los conductores con menos experiencia, el porcentaje de los que creen que no se anticipan es ligeramente superior al observado en el conjunto de la muestra (27% vs 23%) y por tanto el porcentaje de los inexpertos que sí anticipan es menor (73% vs 77%). Entre los conductores con un nivel alto de experiencia, hay menos que no se anticipen (19% vs 23%) y más que se anticipen (81% vs 77%) (Ver tabla 17).

		Anticipación		
		No se anticipa	Se anticipa	Total
Indicador experiencia en la conducción	<i>Baja</i>	27%	73%	100%
	<i>Media</i>	23%	77%	100%
	<i>Alta</i>	22%	78%	100%
	<i>Total</i>	23%	77%	100%

Tabla 17: Relaciones entre anticipación y experiencia en la conducción.

Relación empatía - experiencia - anticipación

En términos generales, cuanto mayor es el nivel de experiencia mayor es el porcentaje de conductores que se anticipan a las situaciones, y cuanto menos experiencia se tiene más tendencia hay a la no anticipación. Esta relación se observa independientemente de si el conductor tiene un nivel medio de empatía o si no es empático, aunque en este caso, el tamaño de la relación es mayor. En el caso de los conductores con mucha empatía desaparece la relación entre la experiencia y la anticipación, de manera que el porcentaje de

conductores que anticipan o no anticipan es similar independientemente del nivel de experiencia (Ver figura 32).

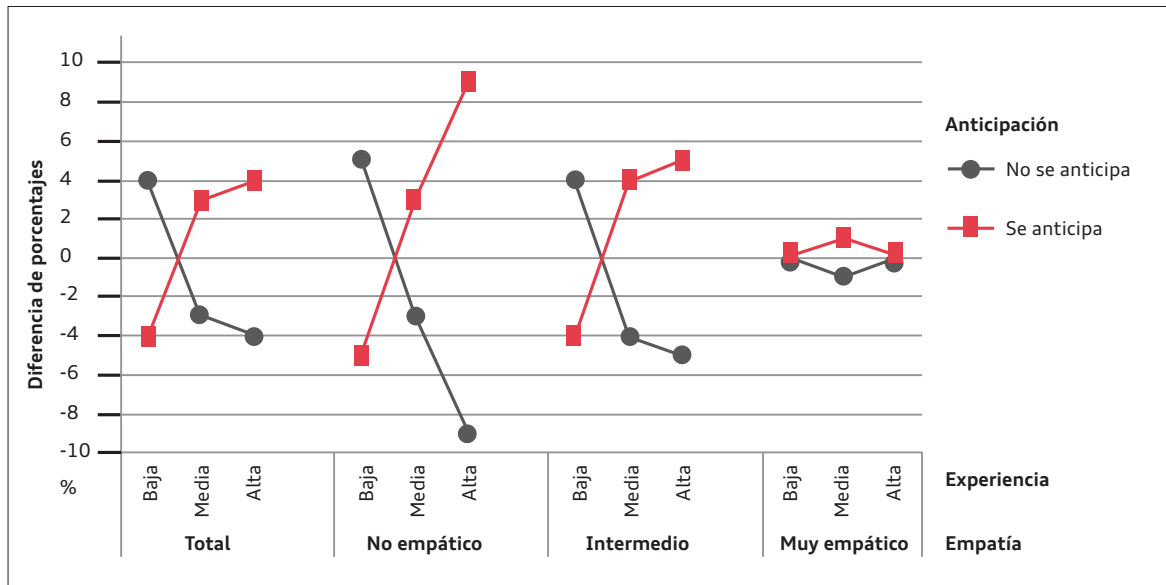


Figura 32: Relación entre la experiencia y la anticipación en función de la empatía.

Resumen:

En la figura 33 se plasman las relaciones halladas entre experiencia, empatía y conducción responsable. La experiencia influye directamente en la evitación y resolución de conflictos, independientemente del valor de la empatía. La empatía también influye de forma directa en el mismo factor. La experiencia y la empatía interactúan en su influencia en el respeto a las normas, la prudencia, la asunción de responsabilidades y la anticipación a situaciones relacionadas con la conducción, es decir, que la influencia de la experiencia en estos aspectos de la conducción responsable está modulada por el nivel de empatía de los conductores.

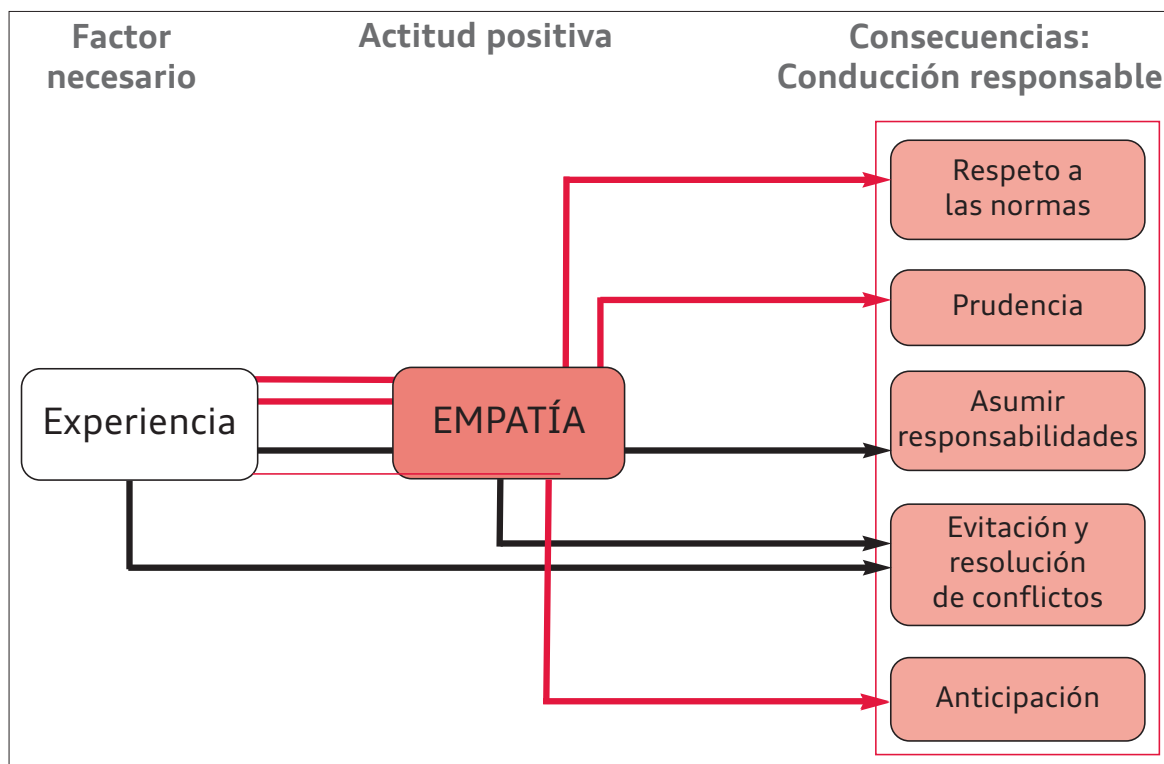


Figura 33: Esquema de las relaciones directas e interacciones halladas entre la experiencia y la empatía y los cinco factores de la conducción segura y responsable: respeto a las normas, prudencia, asumir las responsabilidades, evitación y resolución de conflictos y anticipación.

3.4.2 Habilidad y empatía

Para analizar la relación entre la habilidad y la empatía sobre la conducción responsable se va a proceder de la misma manera que se ha hecho con la experiencia y la empatía. Examinar, para cada uno de los cinco factores de la conducción segura y responsable, primero las relaciones directas, por separado, de la habilidad y después conjuntamente con la empatía. Como en el apartado anterior ya se han expuesto la distribución de los cinco factores de la conducción segura y responsable y su relación directa con la empatía, no se mencionarán en este apartado, pero se tendrán en cuenta cuando se haga el resumen final.

Relación habilidad - respeto

En el grupo de conductores que creen que su habilidad al volante es igual o peor que la de los otros conductores y entre los que creen que su habilidad es bastante mejor que la de los demás, los porcentajes de conductores que tienen poco respeto por las normas, el de los que tienen un respeto medio-alto y el de los que tienen mucho respeto por las normas son similares a los que se encuentran en el conjunto de la muestra. Como se puede ver en la tabla 18, este perfil cambia entre los que creen tener más habilidad al volante que el resto de conductores. En este grupo, es menor de lo esperado el porcentaje de conductores que tienen un nivel de respeto por las normas medio-alto (30% vs 38%), y mayor entre los que guardan mucho respeto a las normas (33% vs 26%).

		Indicador Respeto			
		<i>Bajo o medio-bajo</i>	<i>Medio-alto</i>	<i>Alto</i>	<i>Total</i>
Indicador habilidad en la conducción	Igual o peor	35%	40%	25%	100%
	Bastante mejor	39%	37%	24%	100%
	Mucho mejor	37%	30%	33%	100%
	Total	37%	38%	26%	100%

Tabla 18: Relaciones entre respeto a las normas y habilidad.

Relación empatía - habilidad - respeto

La empatía influye en la relación existente entre la habilidad y el respeto a las normas, de manera que en las personas no empáticas que creen tener una habilidad inferior a la del resto de conductores o una habilidad superior, hay menos conductores que tengan poco respeto por las normas (39% vs 44% y 38% vs 44%, respectivamente), mientras que el porcentaje aumenta entre los que creen tener una habilidad "bastante mejor" (51% vs 44%).

También destaca el mayor porcentaje de conductores que entre los no empáticos y con una creencia de conducir de manera muy habilidosa, tienen un alto respeto por las normas (27% vs 20%). Este aumento también se observa entre los conductores con un nivel intermedio de empatía (36% vs 26%).

En los conductores muy empáticos, los perfiles de conductores de diferentes percepciones de habilidad son similares. (Ver tabla 19 y figura 34).

				Respeto			
				<i>Bajo o medio bajo</i>	<i>Medio alto</i>	<i>Alto</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	Habilidad	Igual o peor	39%	39%	21%	100%
			Bastante mejor	51%	33%	16%	100%
			Mucho mejor	38%	35%	27%	100%
			Total	44%	36%	20%	100%
	<i>Intermedio</i>	Habilidad	Igual o peor	34%	42%	24%	100%
			Bastante mejor	38%	38%	24%	100%
			Mucho mejor	39%	25%	36%	100%
			Total	36%	39%	26%	100%
	<i>Muy empático</i>	Habilidad	Igual o peor	34%	38%	28%	100%
			Bastante mejor	30%	41%	28%	100%
			Mucho mejor	37%	37%	27%	100%
			Total	33%	39%	28%	100%

Tabla 19: Respeto a las normas en función de la empatía y de la habilidad.

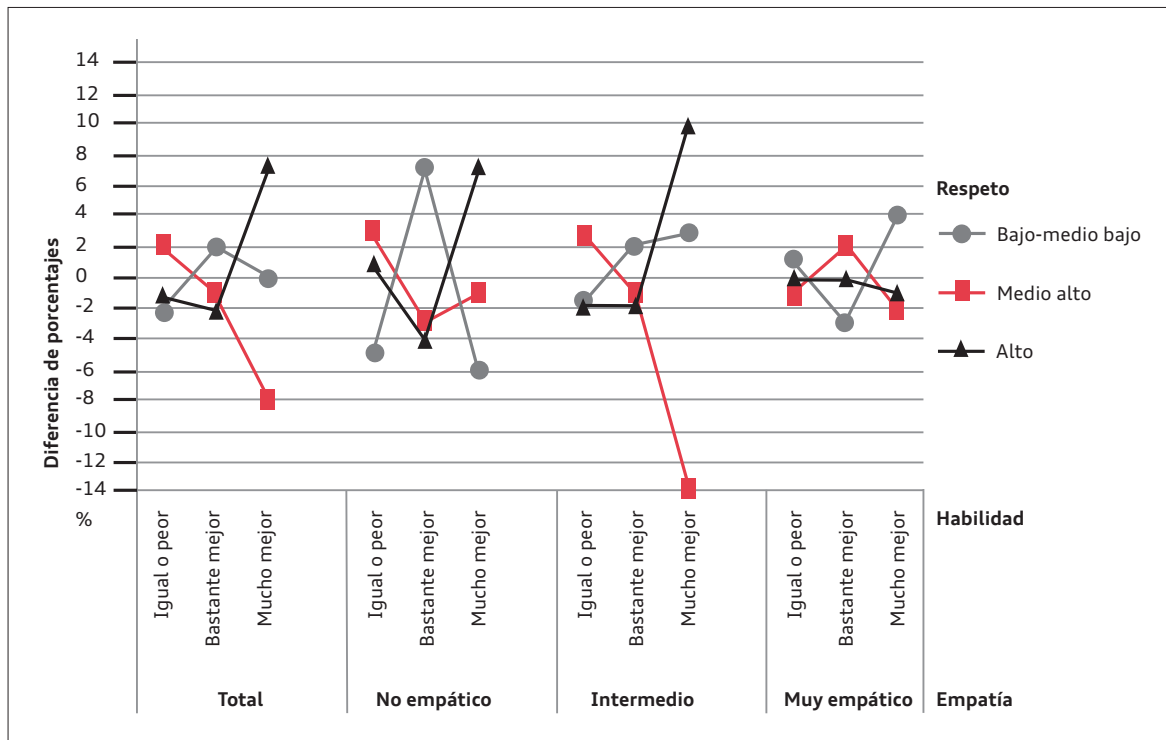


Figura 34: Relación entre habilidad y respeto por las normas en función de la empatía.

Relación habilidad - prudencia

Entre el grupo de conductores que creen conducir mucho mejor que los otros (ver tabla 20), el porcentaje de los que conducen con poca prudencia es ligeramente superior al observado en el conjunto de los encuestados (27% vs 24%), como también lo es el de los conductores que son muy prudentes (32% vs 27%) mientras que la cantidad de conductores con un nivel medio-bajo de prudencia es inferior al esperado (41% vs 49%). Entre los conductores que creen tener menos habilidad, el porcentaje de los que son más imprudentes es más bajo de lo esperado (21% vs 24%) y el de los que tienen un nivel de prudencia medio-bajo es superior (52% vs 49%).

		Prudencia			
		Baja	Medio-baja	Medio alta - Alta	Total
Habilidad	Igual o peor	21%	52%	27%	100%
	Bastante mejor	27%	47%	27%	100%
	Mucho mejor	27%	41%	32%	100%
	Total	24%	49%	27%	100%

Tabla 20: Relaciones entre prudencia y habilidad.

Relación empatía - habilidad - prudencia

Entre los conductores que creen que conducen igual o peor que los demás, el porcentaje de personas que muestran diferentes grados de prudencia al conducir es diferente en función de la empatía. En este grupo, hay menos conductores poco empáticos que muestren poca prudencia y más conductores empáticos imprudentes. Entre los que tienen un nivel de prudencia medio-baja, la cantidad de conductores no empáticos es más elevado que en la muestra general.

Po otra parte, entre los que creen que conducen mucho mejor que los demás conductores, el porcentaje de conductores con un nivel medio-bajo de prudencia es menor entre los empáticos (Ver tabla 21 y figura 35).

				Prudencia			
				<i>Baja</i>	<i>Medio baja</i>	<i>Medio alta-Alta</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	Habilidad	Igual o peor	21%	57%	22%	100%
			Bastante mejor	34%	43%	24%	100%
			Mucho mejor	31%	42%	27%	100%
			Total	28%	49%	23%	100%
	<i>Intermedio</i>	Habilidad	Igual o peor	21%	50%	29%	100%
			Bastante mejor	27%	47%	26%	100%
			Mucho mejor	28%	42%	30%	100%
			Total	24%	48%	28%	100%
	<i>Muy empático</i>	Habilidad	Igual o peor	23%	49%	28%	100%
			Bastante mejor	19%	52%	29%	100%
			Mucho mejor	27%	35%	38%	100%
			Total	22%	49%	29%	100%

Tabla 21: Prudencia en función de la empatía y la habilidad.

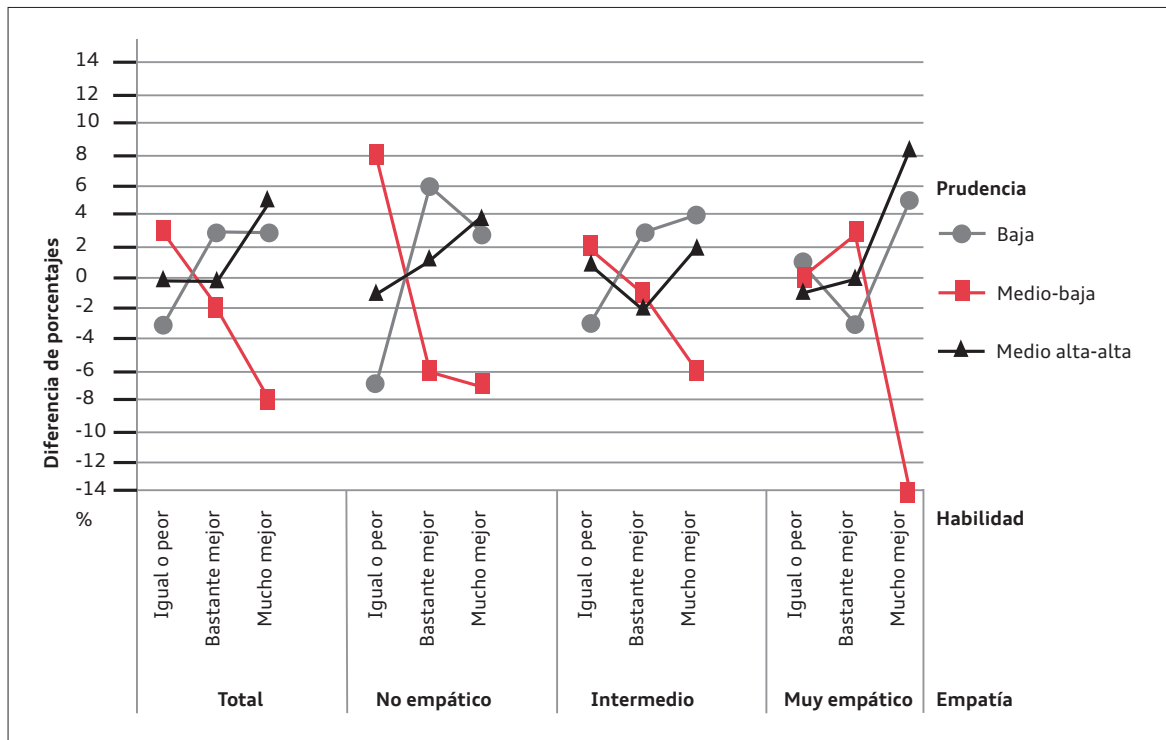


Figura 35: Relación entre la habilidad y la prudencia en función de la empatía.

El perfil de los diferentes niveles de prudencia observado en los conductores que creen que conducen igual o peor que los demás, es distinto en función de los distintos niveles de empatía. En general, entre los conductores que creen conducir igual o peor, hay un porcentaje pequeño de conductores poco prudentes. Este porcentaje es todavía menor en el caso de conductores no empáticos.

Por otra parte, entre los que creen que conducen mucho mejor que los demás conductores, el porcentaje de conductores con un nivel medio-bajo de prudencia es menor entre los empáticos que en el conjunto de la muestra (Ver tabla 21 y figura 35).

Relación habilidad - responsabilidad

Los conductores que creen tener menor habilidad (habilidad baja o media) se distribuyen en los tres niveles de responsabilidad de una manera similar al conjunto de la muestra (Ver tabla 22). En cambio, entre los conductores que piensan que son muy hábiles, el porcentaje de los que creen que la culpa es del otro es mayor que en la muestra general (30% vs 22%), mientras que el porcentaje es bastante menor entre los que creen que la culpa es más bien de ellos (62% vs 68%) y ligeramente menor entre los que creen que la culpa claramente es de ellos (8% vs 10%).

		Responsabilidad			
		<i>Culpa del otro</i>	<i>Más culpa mía</i>	<i>Culpa mía</i>	<i>Total</i>
Indicador habilidad en la conducción	Igual o peor	19%	70%	11%	100%
	Bastante mejor	25%	66%	9%	100%
	Mucho mejor	30%	62%	8%	100%
	Total	22%	68%	10%	100%

Tabla 22: Relaciones entre asumir responsabilidades y habilidad.

Relación empatía - habilidad - responsabilidad

En los conductores no empáticos, si además creen que conducen igual o peor que los demás, aumenta el porcentaje de los que creen que la culpa es más bien de ellos y disminuye el porcentaje de los que echan las culpas a los demás.

Echar la culpa a los demás es muy frecuente entre los conductores no empáticos que creen que conducen mucho mejor que los otros. El porcentaje de los que creen que la culpa es más bien de ellos es muy elevado entre los conductores no empáticos que creen que conducen igual o peor que los demás y mucho menor entre los no empáticos que creen que conducen mucho mejor.

Globalmente, este perfil se observa también entre los conductores muy empáticos, pero en este caso destaca el alto porcentaje de conductores que echan la culpa a los otros entre los que creen que conducen mucho mejor (Ver tabla 23 y figura 36).

				Responsabilidad			
				<i>Culpa del otro</i>	<i>Más culpa mía</i>	<i>Culpa mía</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	Habilidad	Igual o peor	21%	73%	7%	100%
			Bastante mejor	33%	60%	6%	100%
			Mucho mejor	37%	51%	12%	100%
			Total	28%	65%	7%	100%
	<i>Intermedio</i>	Habilidad	Igual o peor	20%	66%	14%	100%
			Bastante mejor	22%	67%	11%	100%
			Mucho mejor	27%	68%	5%	100%
			Total	21%	67%	12%	100%
	<i>Muy empático</i>	Habilidad	Igual o peor	15%	75%	10%	100%
			Bastante mejor	22%	68%	10%	100%
			Mucho mejor	33%	59%	9%	100%
			Total	19%	71%	10%	100%

Tabla 23: Asumir responsabilidades en función de la empatía y la habilidad.

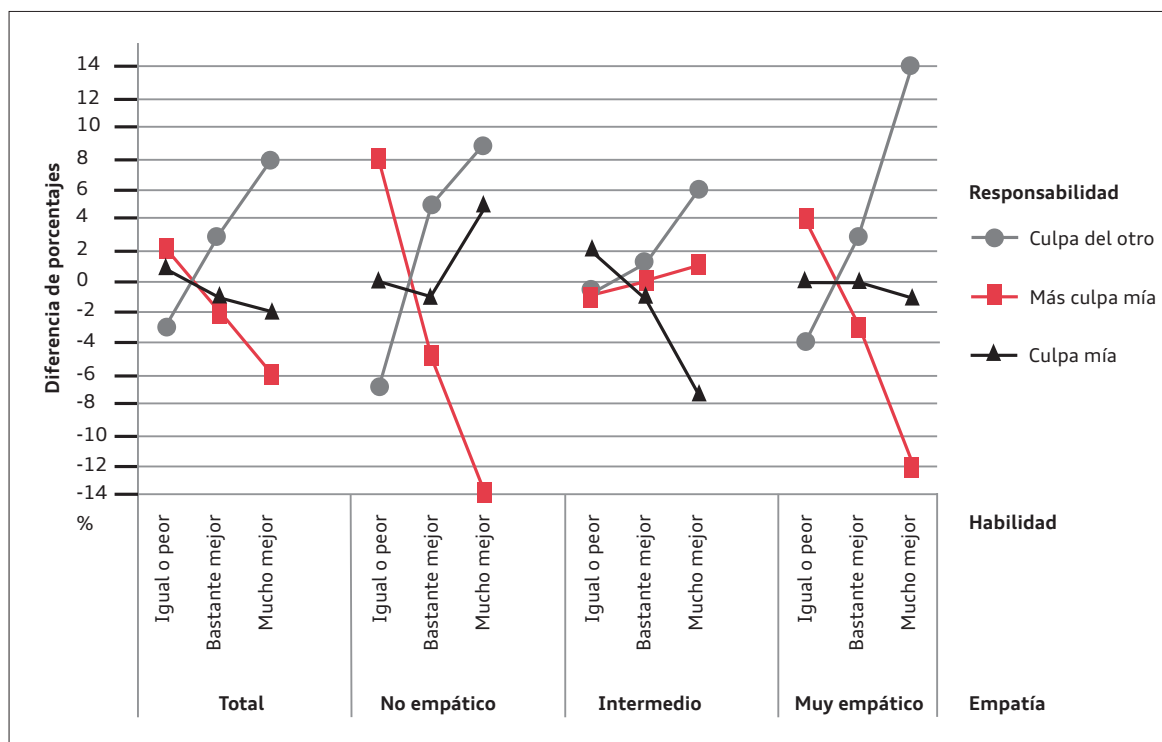


Figura 36: Relación entre la habilidad y la responsabilidad en función de la empatía.

En los conductores no empáticos, si además creen que conducen igual o peor que los demás, aumenta el porcentaje de los que creen que la culpa es más bien de ellos y disminuye el porcentaje de los que echan las culpas a los demás. Echar la culpa a los demás es muy frecuente entre los conductores no empáticos que creen que conducen mucho mejor que los otros. El porcentaje de los que creen que la culpa es más bien de ellos es muy elevado entre los conductores no empáticos que creen que conducen igual o peor que los demás y mucho menor entre los no empáticos que creen que conducen mucho mejor.

Globalmente, este perfil se observa también entre los conductores muy empáticos, pero en este caso destaca el alto porcentaje de conductores que echan la culpa a los otros entre los que creen que conducen mucho mejor (Ver tabla 23 y figura 36).

Relación habilidad - evitación de los conflictos

Aunque la relación no es estadísticamente significativa, en la muestra global hay una tendencia a que a medida que la habilidad aumenta, se incrementa también la cantidad de conductores que inician discusiones (y por tanto disminuye la cantidad de conductores que no empiezan discusiones), mientras que entre los conductores con menos habilidad la tendencia es la contraria, aunque no tan marcada.

Relación empatía - habilidad - evitación de los conflictos

La tendencia global de un aumento de conductores que inician una discusión entre los más habilidosos, y que no inician una discusión entre los que tienen menos habilidad al volante, es muy evidente en los conductores con un nivel intermedio de empatía (ver figura 37).

En cambio, entre los conductores muy empáticos la relación entre la habilidad y la evitación de los conflictos muestra una tendencia inversa, de manera que es entre los empáticos más habilidosos donde aumenta el porcentaje de conductores que evitan los conflictos (y disminuye la cantidad de conductores que buscan conflictos). Esta interacción, sin embargo, no es estadísticamente significativa.

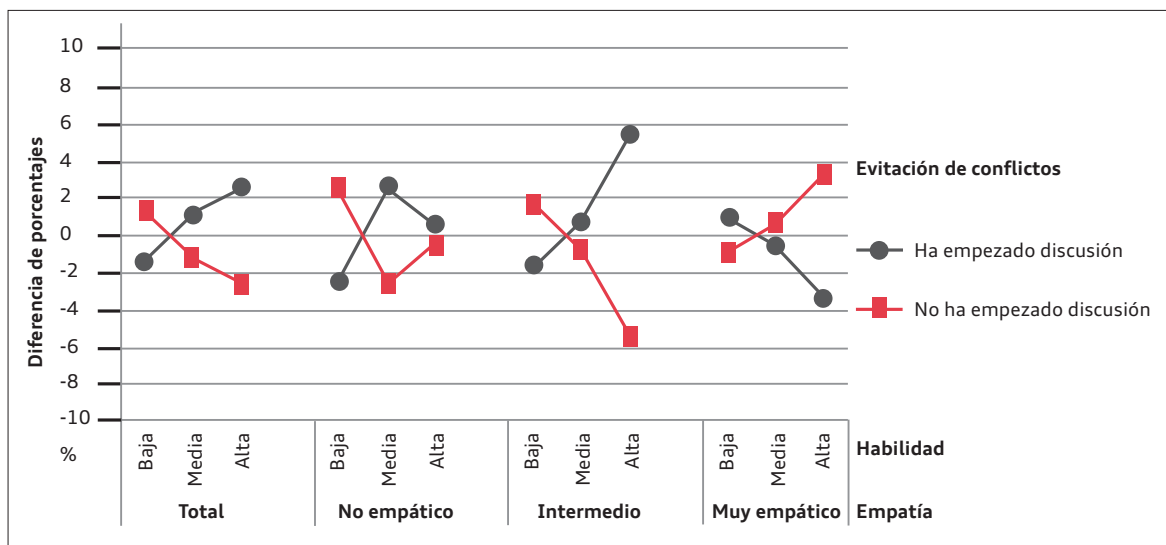


Figura 37: Relación entre la habilidad y la evitación de conflictos en función de la empatía.

Relación habilidad - anticipación

Como se puede ver en la tabla 24, la cantidad de conductores que no anticipan las situaciones es mayor entre los que creen conducir igual o peor que los demás, y disminuye entre los que creen conducir bastante mejor (20% vs 23%) o mejor (19% vs 23%).

Entre los que anticipan la tendencia es la contraria, de manera que hay menos conductores entre los que creen conducir igual o peor que los demás (73% vs 77%), y más entre los que creen conducir bastante mejor (80% vs 77%) o mucho mejor (81% vs 77%).

		Anticipación		
		No se anticipa	Se anticipa	Total
Indicador habilidad en la conducción	Igual o peor	27%	73%	100%
	Bastante mejor	20%	80%	100%
	Mucho mejor	19%	81%	100%
	<i>Total</i>	23%	77%	100%

Tabla 24: Relaciones entre anticipación y habilidad.

Relación empatía - habilidad - anticipación

Entre los conductores muy empáticos, hay más conductores que se anticipan (80%) que conductores que no se anticipan (20%) y estos porcentajes son independientes de la habilidad percibida. En cambio, entre los conductores no empáticos y en los que tienen un nivel intermedio, un aumento de la habilidad supone una mayor anticipación (Ver tabla 25 y figura 38).

				<i>Anticipación</i>		
				<i>No se anticipa</i>	<i>Se anticipa</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	Habilidad	Igual o peor	27%	73%	100%
			Bastante mejor	19%	81%	100%
			Mucho mejor	13%	87%	100%
			<i>Total</i>	22%	78%	100%
	<i>Intermedio</i>	Habilidad	Igual o peor	29%	71%	100%
			Bastante mejor	21%	79%	100%
			Mucho mejor	20%	80%	100%
			<i>Total</i>	25%	75%	100%
	<i>Muy empático</i>	Habilidad	Igual o peor	20%	80%	100%
			Bastante mejor	19%	81%	100%
			Mucho mejor	20%	80%	100%
			<i>Total</i>	20%	80%	100%

Tabla 25: Anticipación en función de la empatía y la habilidad.

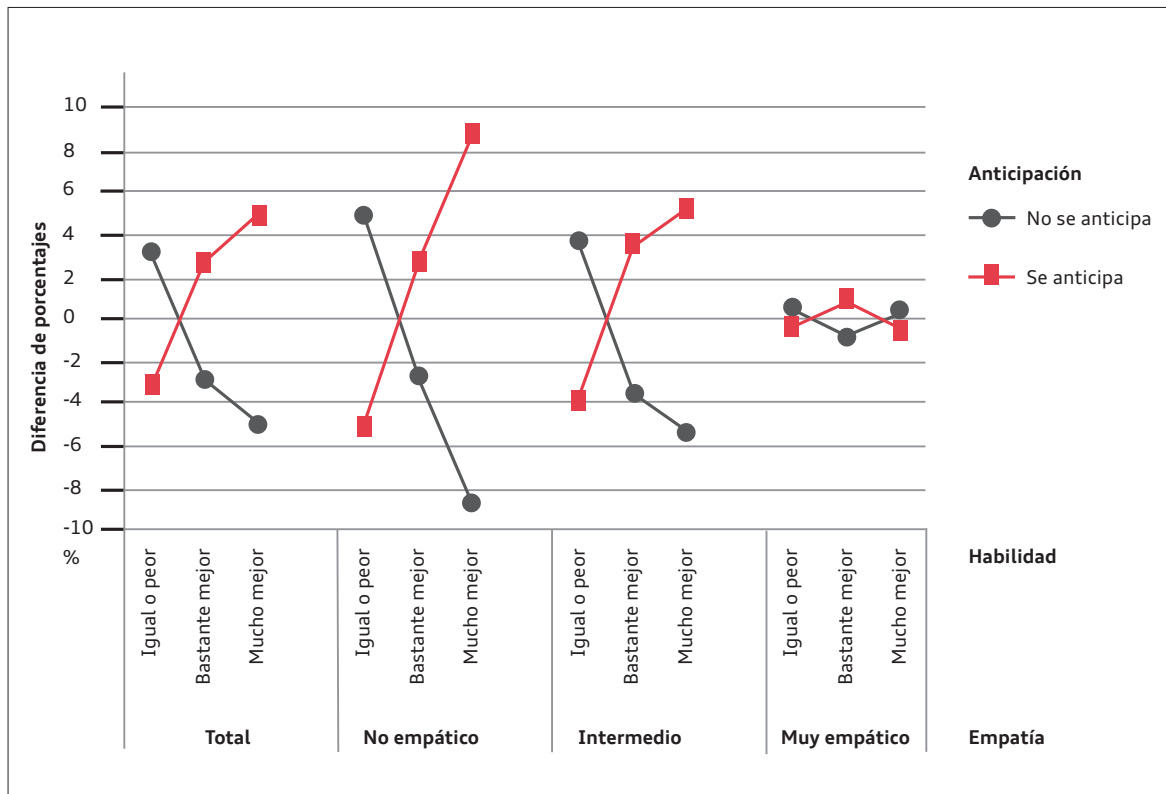


Figura 38: Relación entre la habilidad y la anticipación en función de la empatía.

Resumen:

En la figura 39 se pueden ver las relaciones halladas entre habilidad, empatía y conducción responsable. La habilidad y la empatía interactúan en su influencia en el respeto a las normas, la prudencia, la asunción de responsabilidades, la evitación y resolución de los conflictos y la anticipación.

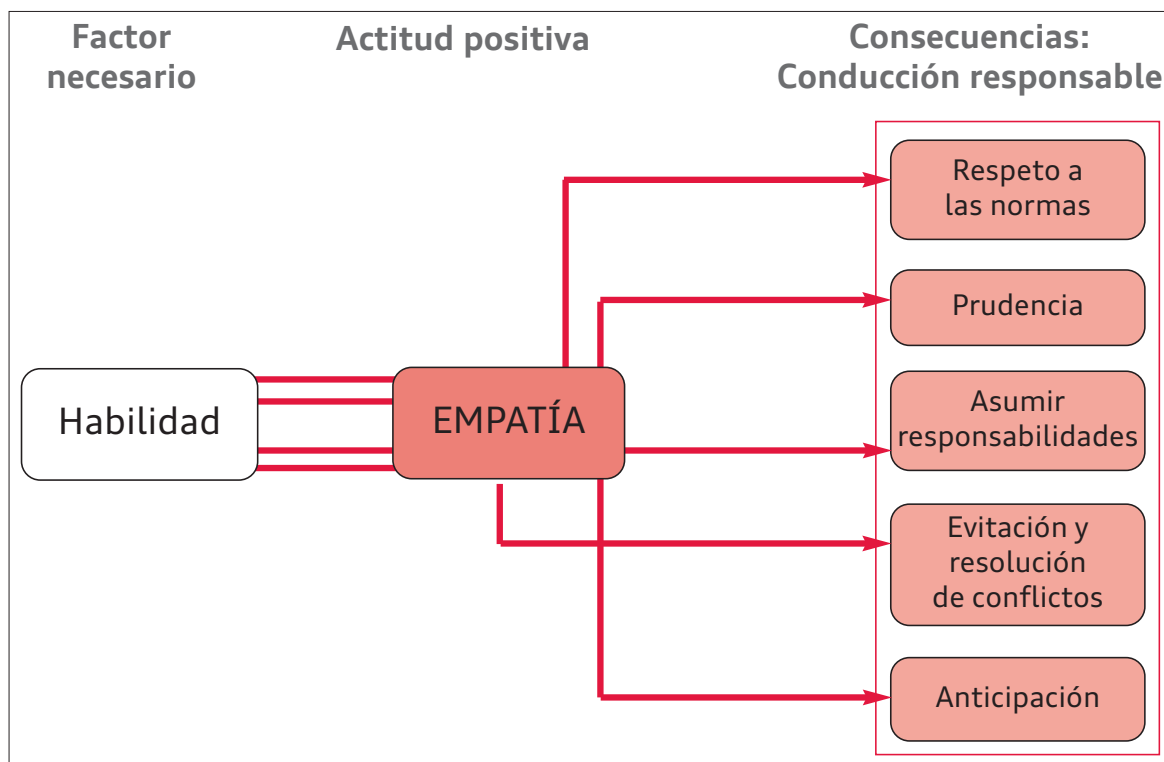


Figura 39: Esquema de las relaciones directas e interacciones halladas entre la habilidad y la empatía y los cinco factores de la conducción segura y responsable: respeto a las normas, prudencia, asumir las responsabilidades, evitación y resolución de conflictos y anticipación.

3.4.3 Atención y empatía

Para analizar la relación entre la atención prestada a la conducción y la empatía sobre la conducción responsable se va a proceder de la misma manera que se ha hecho con la experiencia y la habilidad. Se examinarán las relaciones directas y luego las interacciones.

Relación atención - respeto

Entre los conductores que prestan una atención igual o menor que la de los demás, hay más conductores poco respetuosos con las normas (41% vs 37%) y menos conductores muy respetuosos (21% vs 26%). La tendencia es la inversa entre los conductores que prestan mucha atención (32% vs 37% y 35% vs 26%, respectivamente), como se puede apreciar en la tabla 26.

		Indicador Respeto			
		<i>Bajo o medio-bajo</i>	<i>Medio-alto</i>	<i>Alto</i>	<i>Total</i>
Atención en la conducción	Igual o peor	41%	38%	21%	100%
	Bastante mejor	37%	39%	24%	100%
	Mucho mejor	32%	34%	35%	100%
	Total	37%	38%	26%	100%

Tabla 26: Relaciones entre el respeto a las normas y la atención prestada a la conducción.

Relación empatía - atención - respeto

No se observan evidencias claras de interacción entre la empatía y la atención para explicar el respeto hacia las normas. La relación observada entre la atención y el respeto hacia las normas es similar en los tres grupos diferenciados por su nivel de empatía.

Relación atención - prudencia

Hay un mayor porcentaje de conductores con una alta prudencia entre los que creen prestan mucha más atención a los aspectos de la conducción (33%) que entre los que creen que su atención es bastante mejor (27%) y que entre los que creen que su atención es igual o peor (24%). La relación es inversa cuando la prudencia es baja (23%, 24% y 26%, respectivamente) como se puede ver en la tabla 27.

		Prudencia			
		<i>Baja</i>	<i>Medio-baja</i>	<i>Medio alta - Alta</i>	<i>Total</i>
Atención en la conducción	Igual o peor	26%	50%	24%	100%
	Bastante mejor	24%	49%	27%	100%
	Mucho mejor	23%	45%	33%	100%
	Total	24%	49%	27%	100%

Tabla 27: Relaciones entre prudencia y la atención prestada a la conducción.

Relación empatía - atención - prudencia

No se observan evidencias de interacción entre la empatía y la atención a la hora de explicar la prudencia en la conducción.

Relación atención - responsabilidad

No se observa relación entre la atención y la atribución de responsabilidades.

Relación empatía - atención - responsabilidad

No se han observado evidencias claras de interacción entre la empatía y la atención a la hora de explicar la atribución de responsabilidades.

Relación atención - evitación de los conflictos

No se observa relación importante entre la atención que los conductores creen tener al conducir y la evitación de conflictos.

Relación empatía - atención - evitación de los conflictos

No se han encontrado evidencias de interacción entre la empatía y la atención en la explicación de la evitación de conflictos.

Relación atención - anticipación

No se observan evidencias claras de relación entre la atención y la anticipación y resolución de conflictos. Sin embargo, hay cierta tendencia al aumento de la anticipación entre los que prestan más atención.

Relación empatía - atención - anticipación

No se observan suficientes evidencias de interacción entre la empatía y la atención en la explicación de la anticipación y resolución de los conflictos. Sin embargo, entre los conductores muy empáticos, cambia la tendencia observada a nivel general, de manera que hay una tendencia a aumentar el porcentaje de conductores que se anticipan, aún teniendo un nivel bajo de atención.

Resumen:

En la figura 40 se representan las relaciones halladas entre atención, empatía y conducción responsable. No han aparecido interacciones entre la atención prestada a la conducción y la empatía en la conducción. La atención influye en el respeto a las normas y en la prudencia. Por su parte, la empatía influye en el respeto a las normas, la asunción de responsabilidades y en la evitación y resolución de conflictos. Aunque no hay una relación significativa, hay cierta tendencia a aumentar la cantidad de conductores

que se anticipan a medida que aumenta la atención. En el caso de los conductores muy empáticos, el porcentaje de conductores que se anticipan es un poco más elevado de lo normal incluso entre los que prestan poca atención.

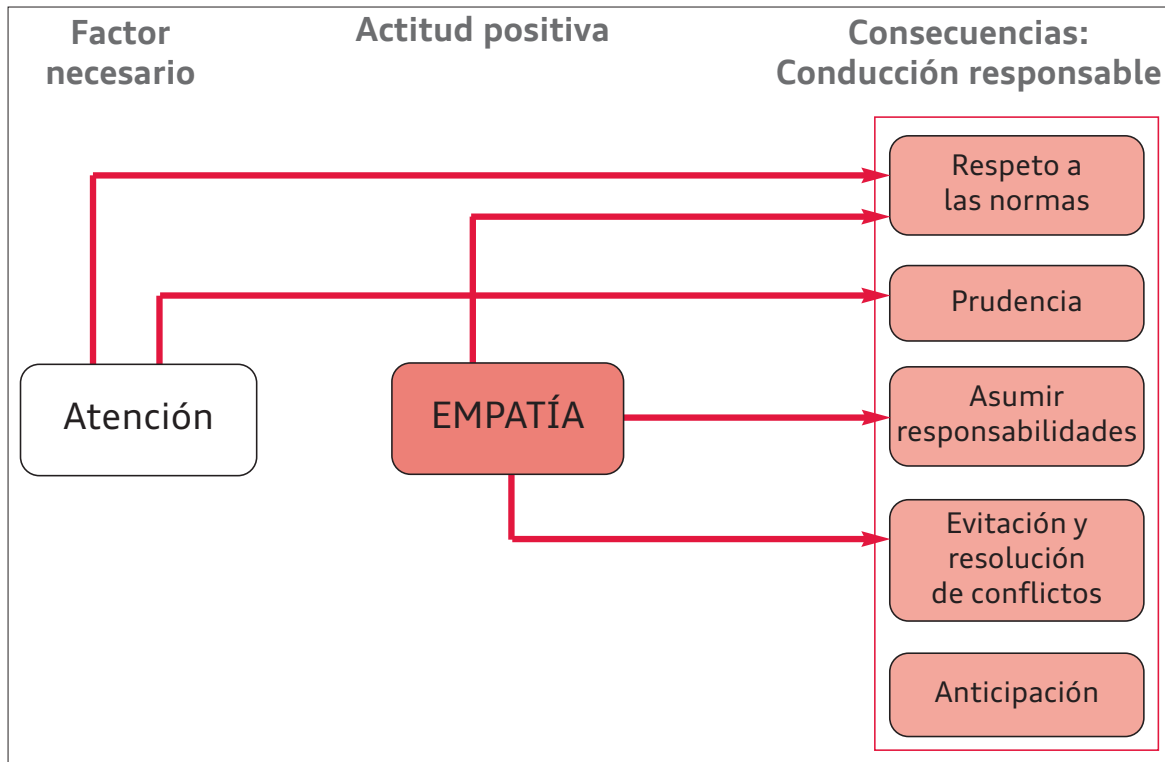


Figura 40: Esquema de las relaciones directas e interacciones halladas entre la atención y la empatía y los cinco factores de la conducción segura y responsable: respeto a las normas, prudencia, asumir las responsabilidades, evitación y resolución de conflictos y anticipación.

3.4.4 Conocimiento de las normas y empatía

El conocimiento de las normas se analizará de la misma forma que se ha hecho con la experiencia, la habilidad y la atención, examinando las relaciones directas y luego las interacciones.

Relación conocimiento de las normas - respeto

Entre los conductores que tienen un conocimiento de las normas mucho mejor que el resto de conductores, el porcentaje de conductores que tienen poco respeto por las normas es inferior al de la muestra global (29% vs 37%) y el de conductores que respetan mucho las normas es superior (36% vs 26%). Entre los que tienen otro conocimiento de las normas, el porcentaje de conductores que respetan poco las normas es ligeramente superior al observado en el conjunto de la muestra (39% vs 37%) y el porcentaje de los que respetan mucho las normas es ligeramente inferior (23% vs 26%) (Ver la tabla 28).

		Indicador Respeto			
		<i>Bajo o medio-bajo</i>	<i>Medio-alto</i>	<i>Alto</i>	<i>Total</i>
Conocimiento de las normas	Igual o peor	39%	38%	23%	100%
	Bastante mejor	39%	38%	23%	100%
	Mucho mejor	29%	35%	36%	100%
	Total	37%	38%	26%	100%

Tabla 28: Relaciones entre el respeto a las normas de circulación y el conocimiento de las mismas.

Relación empatía - conocimiento de las normas - respeto

La empatía modifica la relación entre el conocimiento de las normas y su seguimiento. El porcentaje de conductores con un bajo conocimiento de las normas que muestran un bajo respeto por las mismas es, en términos relativos, superior entre los conductores no empáticos.

Entre los conductores con un nivel intermedio de empatía, los que conocen las normas tienden a respetarlas en una proporción mayor de lo que se encuentra en el conjunto de la muestra (Ver tabla 29 y figura 41).

				Respeto			
				<i>Bajo o medio bajo</i>	<i>Medio alto</i>	<i>Alto</i>	<i>Total</i>
Empatía en la conducción	<i>No empático</i>	Conocimiento de las normas	Igual o peor	48%	34%	18%	100%
			Bastante mejor	41%	41%	18%	100%
			Mucho mejor	38%	32%	30%	100%
			Total	44%	36%	20%	100%
	<i>Intermedio</i>	Conocimiento de las normas	Igual o peor	37%	41%	23%	100%
			Bastante mejor	40%	38%	22%	100%
			Mucho mejor	28%	35%	37%	100%
			Total	36%	39%	26%	100%
	<i>Muy empático</i>	Conocimiento de las normas	Igual o peor	34%	39%	27%	100%
			Bastante mejor	35%	37%	28%	100%
			Mucho mejor	27%	42%	31%	100%
			Total	33%	39%	28%	100%

Tabla 29: Respeto a las normas en función de la empatía y el conocimiento de las normas.

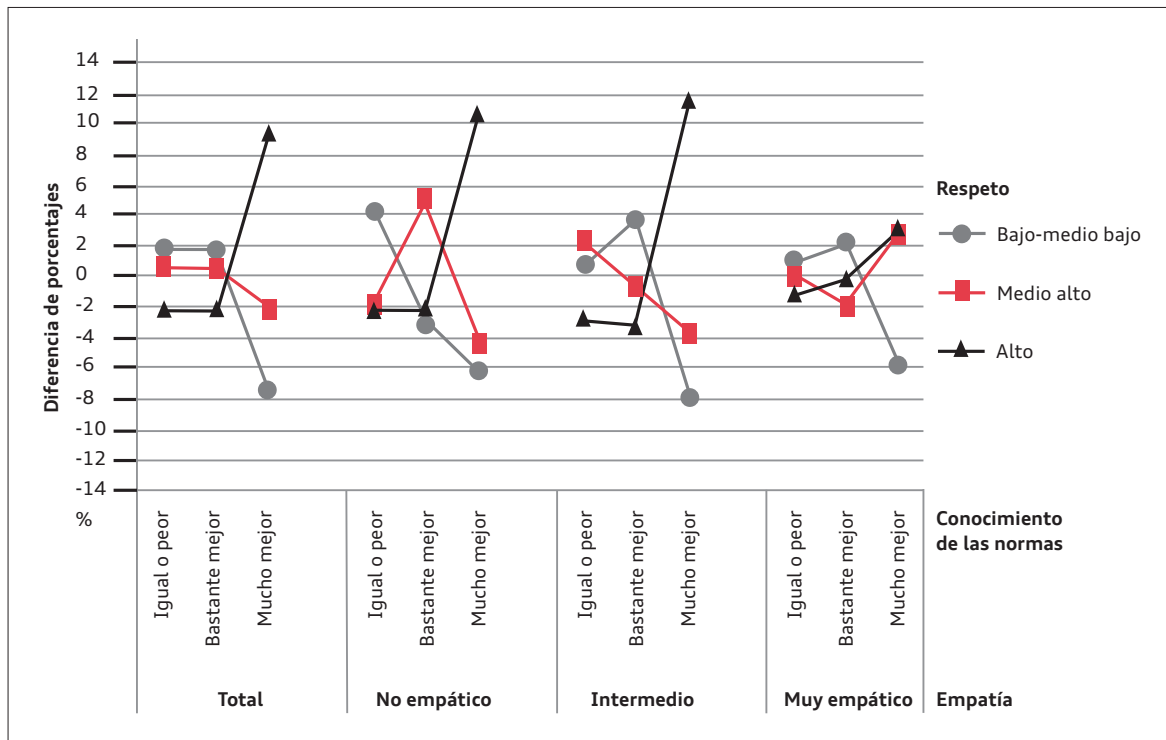


Figura 41: Relación entre el conocimiento y el respeto hacia las normas en función de la empatía.

Relación conocimiento de las normas - prudencia

Entre los que conocen mejor las normas hay un porcentaje menor de conductores con poca prudencia que en la muestra global (20% vs 24%) y más conductores con mucha prudencia (37% vs 27%). El perfil de los conductores con un conocimiento peor, igual o bastante mejor que el resto es similar al del conjunto de la muestra (Ver tabla 30).

		Prudencia			
		Baja	Medio-baja	Medio alta - Alta	Total
Conocimiento de las normas	Igual o peor	24%	50%	26%	100%
	Bastante mejor	27%	50%	24%	100%
	Mucho mejor	20%	43%	37%	100%
	Total	24%	49%	27%	100%

Tabla 30: Relaciones entre prudencia y conocimiento de las normas.

Relación empatía - conocimiento de las normas - prudencia

El aumento de conductores con mucho conocimiento de las normas que son muy prudentes se nota mucho más entre los conductores poco empáticos que entre los conductores con otros niveles de empatía. (Ver tabla 31 y figura 42).

				Prudencia			
				Baja	Medio baja	Medio alta-Alta	Total
Empatía en la conducción	No empático	Conocimiento de las normas	Igual o peor	27%	53%	20%	100%
			Bastante mejor	29%	53%	19%	100%
			Mucho mejor	27%	31%	42%	100%
			Total	28%	49%	23%	100%
	Intermedio	Conocimiento de las normas	Igual o peor	23%	49%	27%	100%
			Bastante mejor	28%	47%	25%	100%
			Mucho mejor	18%	46%	36%	100%
			Total	24%	48%	28%	100%
	Muy empático	Conocimiento de las normas	Igual o peor	23%	47%	30%	100%
			Bastante mejor	20%	53%	27%	100%
			Mucho mejor	22%	45%	33%	100%
			Total	22%	49%	29%	100%

Tabla 31: Prudencia en función de la empatía y el conocimiento de las normas.

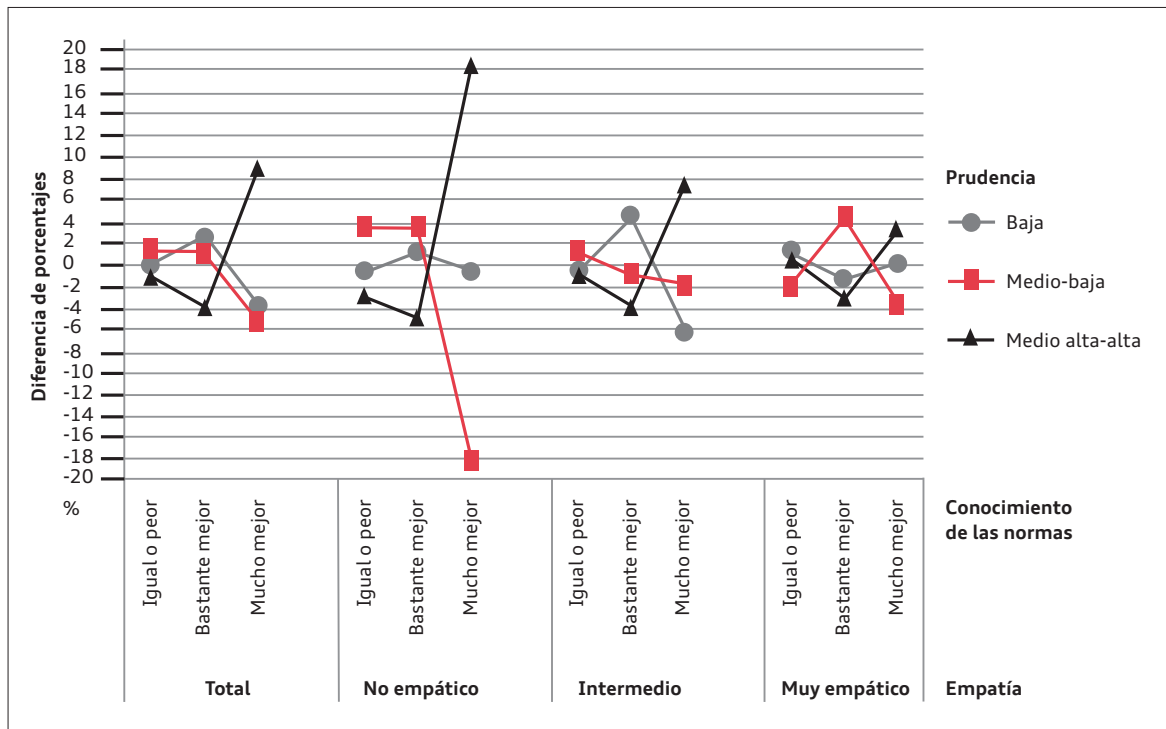


Figura 42: Relación entre el conocimiento de las normas y la prudencia en función de la empatía.

Relación conocimiento de las normas - responsabilidad

No hay una diferencia estadísticamente significativa entre el conocimiento de las normas y la responsabilidad.

Relación empatía - conocimiento de las normas - responsabilidad

No se han observado evidencias claras de interacción entre la empatía y el conocimiento de las normas a la hora de explicar la asunción de responsabilidades.

Relación conocimiento de las normas - evitación de los conflictos

No se observa relación entre el conocimiento de las normas y la evitación de conflictos.

Relación empatía - conocimiento de las normas - evitación de los conflictos

No se han encontrado evidencias estadísticamente significativas de interacción entre la empatía y el conocimiento de las normas en la explicación de la evitación de conflictos. Sin embargo, tal y como se muestra en la figura 43, el porcentaje de conductores que empiezan discusiones es un poco mayor entre los conductores no empáticos que creen tener un conocimiento mucho mayor de las normas que el resto.

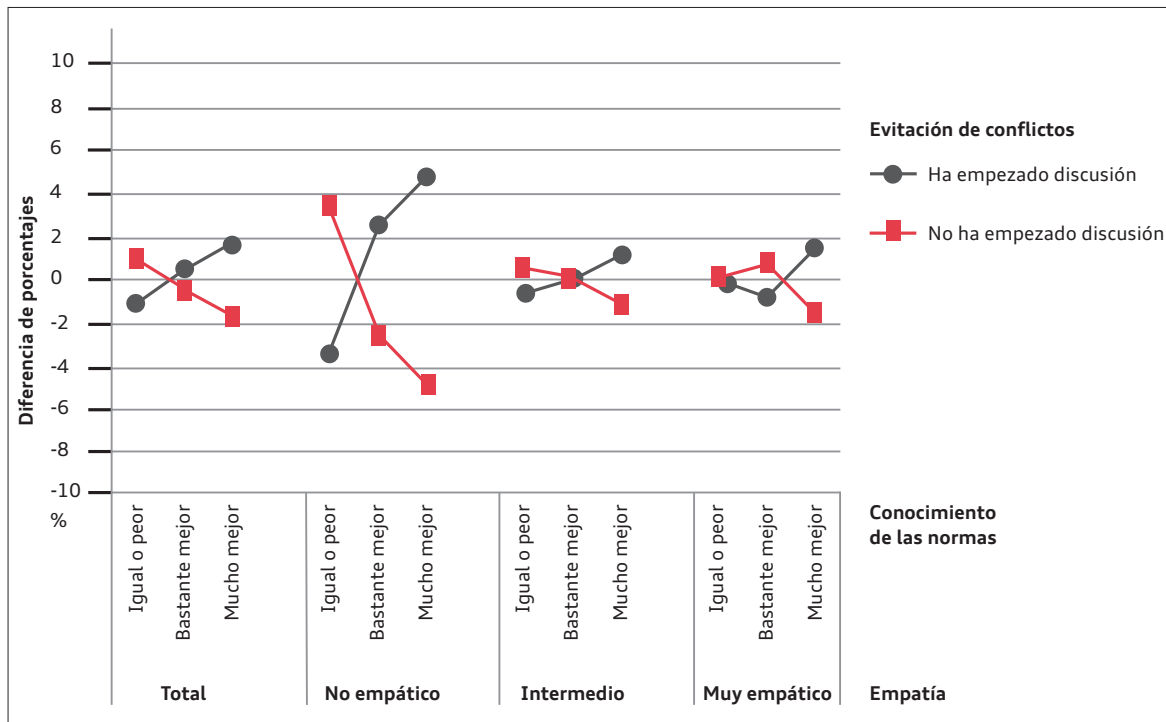


Figura 43: Relación entre evitación de conflictos y el conocimiento de las normas en función de la empatía.

Relación conocimiento de las normas - anticipación

No se observan evidencias de relación entre el conocimiento de las normas y la anticipación y resolución de conflictos.

Relación empatía - conocimiento de las normas - anticipación

No se observan suficientes evidencias de interacción entre la empatía y el conocimiento de las normas en la explicación de la anticipación y resolución de los conflictos.

Resumen:

En la figura 44 se pueden observar las relaciones halladas entre el conocimiento de las normas, empatía y conducción responsable. El conocimiento de las normas interactúa con la empatía a la hora de influir en el respecto a las normas y a la prudencia. Los efectos directos que tiene la empatía, ya mencionados anteriormente, no se ven afectados por el nivel de conocimiento de las normas.

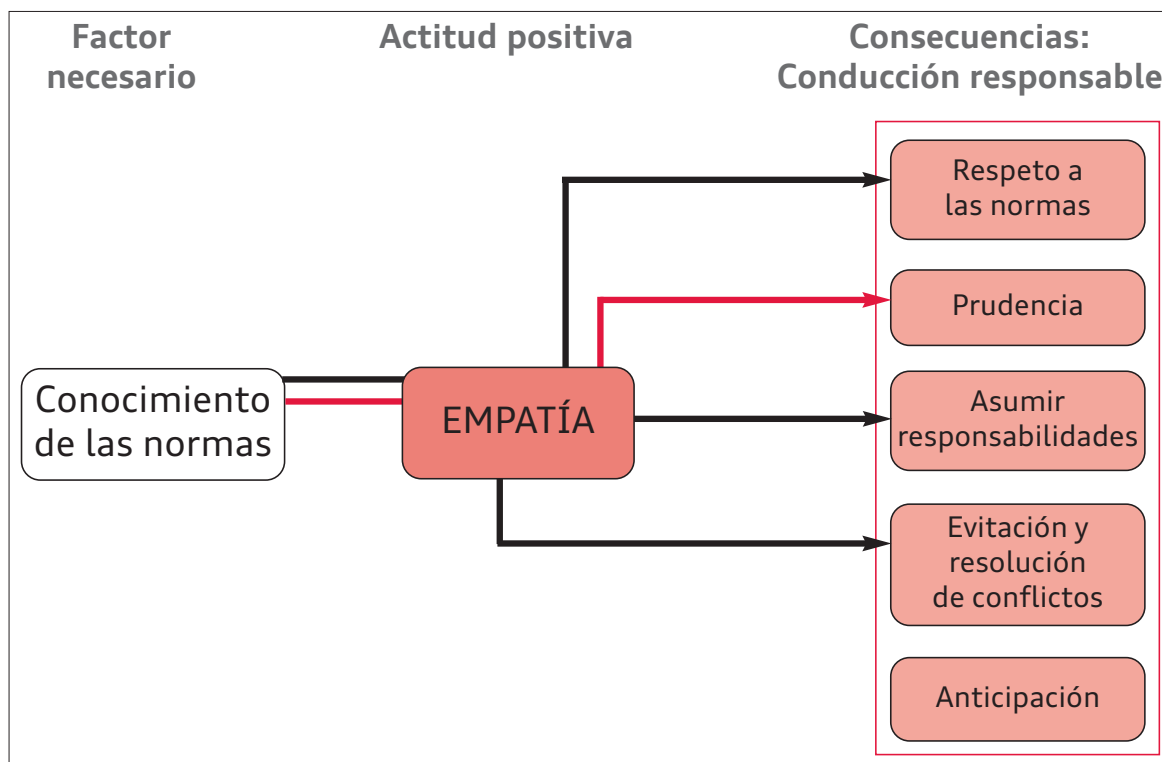


Figura 44: Esquema de las relaciones directas e interacciones halladas entre el conocimiento de las normas y la empatía y los cinco factores de la conducción segura y responsable: respeto a las normas, prudencia, asumir las responsabilidades, evitación y resolución de conflictos y anticipación.

3.5 Beneficios de la empatía

En este apartado se examinarán las opiniones de los conductores sobre los posibles beneficios que potencialmente la conducción empática pueda producir en la seguridad vial.

Ante la pregunta sobre las consecuencia de la empatía en la conducción sobre la seguridad vial, los conductores encuestados opinaron que los beneficios que aporta la empatía en la conducción son que previene los accidentes de tráfico, evita situaciones de riesgo, evita situaciones que puedan derivar en discusiones entre los conductores, facilita la fluidez del tráfico y hace que se produzcan menos incidentes en la circulación. Sólo un 1% de los encuestados creyó que conducir de manera empática no supone ningún beneficio. Aunque sean muy pocos encuestados, entre ellos hay muchas personas no empáticas (33%) y muy pocas personas empáticas (6%) (Ver tabla 32).

Beneficios de conducir de manera empática para la seguridad vial	Empatía en la conducción			
	No empático	Intermedio	Muy empático	Total
Prevenir accidentes de tráfico	48%	51%	52%	50%
Evitar situaciones de riesgo	34%	39%	42%	38%
Evita situaciones que pueden derivar en discusiones entre los conductores	21%	29%	29%	27%
Facilitar la fluidez del tráfico	21%	26%	23%	24%
Tener menos incidentes de circulación	19%	23%	19%	21%
Supone una conducción más respetuosa con las normas	13%	13%	13%	13%
Cometer menos infracciones e imprudencias	12%	12%	13%	12%
Facilita que los conductores asuman sus responsabilidades	8%	9%	10%	9%
Anticiparse mejor a las actuaciones del resto de usuarios de las vías	7%	10%	10%	9%
Ningún beneficio	1%	1%	0%	1%
Otros	3%	4%	4%	3%
Ns/Nc	18%	12%	10%	13%
Total	100%	100%	100%	100%

Tabla 32: Beneficios percibidos de la empatía en la conducción.

Respecto a la prevención de los accidentes de tráfico, el 50% de los conductores mencionaron este beneficio de manera espontánea, y el 44% también estuvieron de acuerdo cuando este factor fue sugerido por los encuestadores. El 3% opinó que los accidentes no guardan relación con conducir de manera empática y un 2% no se pronunció sobre la posible relación de la conducción empática con la prevención de los accidentes. En todos los casos, el perfil de personas en función de sus niveles de empatía es similar, por lo que no es una respuesta influida por el nivel de empatía del encuestado.

Evitar situaciones de riesgo fue el segundo beneficio más mencionado por los encuestados. Un 38% de ellos lo manifestó de manera espontánea, y cuando esta posibilidad fue sugerida por los encuestadores, un 56% también estuvo de acuerdo. Sólo un 4% de los encuestados consideran que conducir de manera empática no evita las situaciones de riesgo y, en este caso, muchas de estas personas eran poco empáticas (39%) y muy pocas eran empáticas (13%).

En cuanto a evitar situaciones que pueden derivar en discusiones entre los conductores, el 27% de los conductores lo mencionaron de manera espontánea y el 67% también es-

tuvieron de acuerdo en que era una consecuencia beneficiosa de la empatía en la conducción, cuando se les fue sugerido. Por otro lado, el 4% opinó que las discusiones entre conductores no guardan relación con conducir de manera empática. Entre las personas que creen de manera espontánea que la empatía favorece que haya menos discusiones, hay menos personas no empáticas que en la muestra global (19%), y de entre los que consideran que no favorece, hay un porcentaje mayor de personas no empáticas (34%) y menor de personas empáticas (13%). Finalmente, un 4% no se pronuncia sobre la posible relación de la conducción empática con las discusiones de tráfico.

La fluidez del tráfico fue el cuarto beneficio en orden de importancia señalado por los encuestados. El 24% de los conductores dijeron espontáneamente que una de las ventajas de conducir de manera empática es que facilita la fluidez del tráfico, y el 65% también están de acuerdo cuando este factor es sugerido por los encuestadores. El 7% cree que la fluidez del tráfico no guarda relación con conducir de manera empática. Entre las personas que creen de manera espontánea que sí favorece la fluidez, hay menos personas no empáticas que en la muestra global (21%), y de entre los que consideran que no favorece, hay un porcentaje mayor de personas no empáticas (33%) y menor de personas empáticas (19%). Un 4% no se pronuncia sobre la posible relación de la conducción empática con la fluidez del tráfico.

Respecto a los incidentes en la circulación, el 21% de los encuestados opinaron de manera espontánea que conducir de manera empática reduce los incidentes ocurridos durante la circulación. Cuando se sugirió esta opinión, el 74% de los encuestados se mostró de acuerdo, el 3% se mostró en desacuerdo y el resto no sabían o no contestaron. De entre las personas que no creen que conducir de manera empática ayude a tener menos incidentes, el 31% son personas con un perfil muy poco empático y el 13% son personas muy empáticas, y entre los que no saben o no contestan estos porcentajes se elevan (44% son poco empáticos y, solamente, un 5% son muy empáticos).

Hay otros beneficios potenciales de la empatía en la conducción, que no fueron mencionados de manera espontánea con mucha frecuencia pero que cuando fueron sugeridos por los encuestadores, tuvieron un alto grado de acuerdo. Estos beneficios son facilitar que los conductores asuman sus responsabilidades, cometer menos infracciones e imprudencias, anticiparse mejor a las actuaciones del resto de usuarios de las vías y ser más respetuosos con las normas.

De manera espontánea, sólo un 9% de las personas encuestadas considera que conducir de manera empática facilita que los conductores asuman sus responsabilidades, pero el 83% de los encuestados se mostró de acuerdo con esta afirmación cuando fue sugerida por los encuestadores. Sólo un 5% de los encuestados consideraron que conducir de manera empática no facilita que los conductores asuman sus responsabilidades y muchas de estas personas son poco empáticas (36%) y muy pocas son empáticas (9%).

Respecto a la reducción de infracciones e imprudencias, el 12% de los encuestados lo consideró un beneficio de manera espontánea y un 79% también lo creyó, cuando se le sugirió. Finalmente, un 6% de los encuestados consideraron que conducir de manera em-

pática no ayuda a cometer menos infracciones e imprudencias. En este último grupo, hay muchas personas poco empáticas (37%) y muy pocas empáticas (16%).

Sólo un 9% de los encuestados mencionó espontáneamente que conducir de manera empática es útil para anticiparse mejor a las actuaciones del resto de usuarios de las vías. Pero este porcentaje subió hasta el 84% de acuerdo cuando se les preguntó si esta podría ser una consecuencia beneficiosa de la conducción empática. Finalmente, un 4% de los encuestados no creyeron que conducir de manera empática tenga relación con la anticipación y un 3% no se pronunciaron sobre este aspecto. No hay diferencias en la distribución de los niveles de empatía entre las personas que manifestaron cada una de estas diferentes opiniones.

En cuanto a si la conducción empática lleva a ser más respetuoso con las normas, pasó algo parecido con los beneficios mencionados anteriormente. Mientras que solamente el 13% de los conductores manifestaron, sin sugerencias previas, que una de las ventajas de conducir de manera empática es que supone una forma de conducir más respetuosa con las normas, este porcentaje subió al 81% cuando esta posibilidad les fue planteada. El 4% cree que los accidentes no guardan relación con conducir de manera empática. Un 3% no se pronuncia sobre la posible relación de la conducción empática con el respeto a las normas. En todos los casos, el perfil de personas en función de sus niveles de empatía es similar.

Resumen:

Los beneficios de la empatía en la conducción según la opinión espontánea de los encuestados son: prevenir los accidentes de tráfico, evitar situaciones de riesgo, evitar situaciones que puedan derivar en discusiones entre los conductores, facilitar la fluidez del tráfico y hacer que se produzcan menos incidentes en la circulación.

Otros beneficios de la empatía según los encuestados son: facilitar que los conductores asuman sus responsabilidades, cometer menos infracciones e imprudencias, anticiparse mejor a las actuaciones del resto de usuarios de las vías y ser más respetuoso con las normas.

3.6 Empatía, accidentes y sanciones

En este apartado se van a mostrar los resultados que relacionan la empatía con la seguridad vial, primero se examinarán las relaciones entre la empatía y conductas de riesgo y después se presentarán las relaciones entre empatía en la conducción y el haber sufrido accidentes, incidentes en la circulación o haber sido sancionado.

Los resultados apuntan a que la empatía en la conducción tiene una relación significativa con algunas conductas de riesgo. Por ejemplo, en los conductores que conducen muchas veces o siempre a una velocidad superior a la permitida, hay un porcentaje de conductores no empáticos superior al esperado (34% y 35%, respectivamente), mientras que el porcentaje de conductores empáticos es menor que en el conjunto de la muestra (21% y 14%, respectivamente).

Entre los conductores que nunca o muy pocas veces respetan la distancia de seguridad también hay un porcentaje alto de conductores no empáticos (36% y 33%), mientras que entre el porcentaje de conductores empáticos es menor (12% y 9%).

Tampoco se ha hallado una relación entre empatía y llevar puesto el cinturón de seguridad.

Vamos ahora a analizar la relación entre la empatía en la conducción y hechos ocurridos a los conductores encuestados y que se pueden tomar como indicadores objetivos de la seguridad vial, como son haber sido sancionado o haber tenido un accidente.

Durante los cinco últimos años, al 22% de los encuestados se les ha puesto una multa de tráfico, al 9% se les ha retirado algunos puntos del carné y al 1% les han retirado el carné.

Mientras que los niveles de empatía de los conductores a los que se les ha puesto una multa son similares a los niveles de grupo que no ha tenido ninguna sanción, los niveles de empatía de los conductores a los que se les ha retirado algún punto o el carné son significativamente diferentes. En concreto, el porcentaje de conductores con un bajo nivel de empatía en la conducción es elevado (31%) y el de conductores con un nivel alto de empatía es menor que el que se da en el conjunto de la muestra (21%) (Ver figura 45).

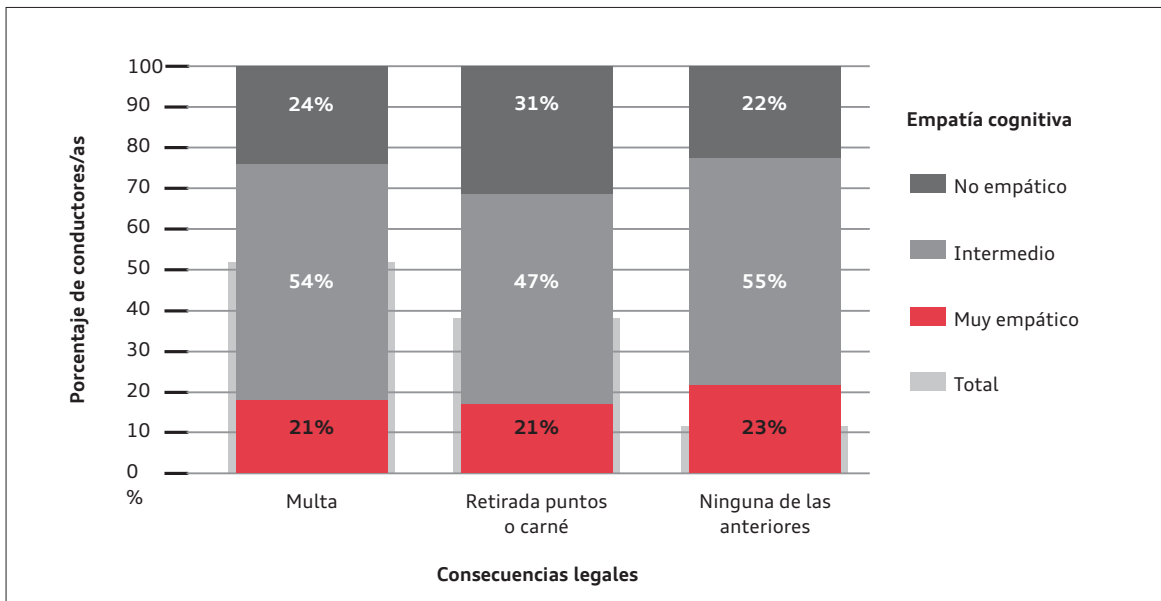


Figura 45: Empatía en la conducción entre conductores con distintas consecuencias legales asociadas a su modo de conducción durante los últimos 5 años.

Hay que hacer notar que el 88% de los conductores encuestados no han estado implicados en ningún accidente durante los últimos cinco años, mientras que un 12% sí lo ha estado. Entre estos últimos, el porcentaje de personas con muy poca empatía al volante es superior al conjunto de la muestra (28%) y el de personas empáticas, significativamente menor (16%) (Ver figura 46).

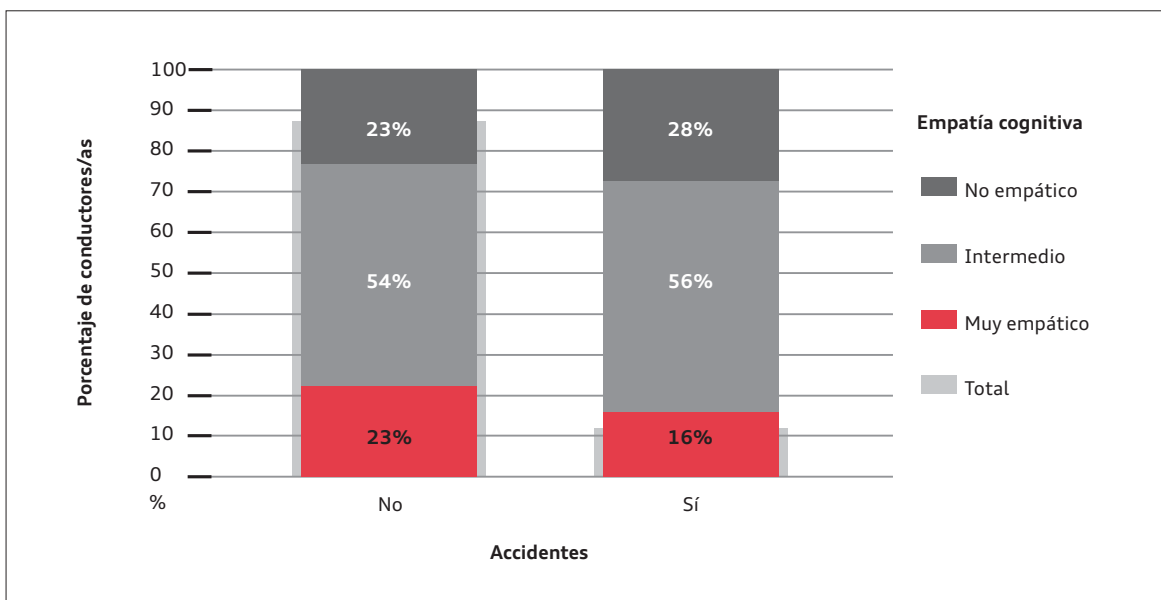


Figura 46: Empatía en la conducción entre conductores que han sufrido algún accidente en los últimos 5 años o no lo han sufrido.

Resumen:

Hay relación entre la falta de empatía y realizar conductas de riesgo en la conducción como no respetar la distancia de seguridad o conducir a una velocidad superior a la permitida.

Entre los encuestados a los que se les ha retirado algún punto del carné o el carné, el número de conductores poco empáticos es mayor que en el conjunto de encuestados (31%). Entre los encuestados a los que les han puesto alguna multa, el porcentaje de conductores empáticos (22%) y no empáticos (25%) es similar al del conjunto de la muestra. Entre las personas que durante los últimos 5 años han estado implicadas en un accidente de tráfico, hay más conductores sin empatía (28%) y menos conductores muy empáticos (16%) que en el conjunto de la muestra.

4. Conclusiones y propuestas

4.1 Conclusiones

En este estudio hemos podido evaluar la empatía en la conducción y su relación con otros aspectos importantes para la conducción segura y responsable. Como era de esperar hemos encontrado una gran variabilidad en los resultados, de manera que hay conductores muy empáticos que intentan, como dice una de las preguntas planteadas en la encuesta, ponerse en el pellejo de los demás y comprender sus intenciones y emociones, aunque también hay conductores que en ningún caso se detienen a pensar en el punto de vista de los otros conductores. La empatía que muestran las personas en contextos de conducción guarda relación con la que muestran en las diversas situaciones de su vida cotidiana. De esta manera, las personas que en general son más empáticas tienden a serlo también en situaciones de conducción, y viceversa. Sin embargo esta relación no es total. Los datos indican que en la conducción es menos común ser empático que en la vida cotidiana, o dicho de otro modo, hay cierta proporción de personas que son empáticos en términos generales pero que lo dejan de ser cuando se ponen al volante.

Este hecho no nos sorprende porque sabemos que conducir, por muy extendido y corriente que sea, es una situación estresante que facilita estados emocionales negativos. La conducción implica interactuar continuamente con los otros usuarios de las vías, excepto en los casos, cada vez menos corrientes de circular por carreteras solitarias. Se está expuesto a hallarse en situaciones de riesgo debido a las acciones de otros conductores, se deben tomar decisiones en función de lo que hacen o parece que van hacer los otros conductores y continuamente se debe tener presente las normas para decidir quién tiene prioridad en las maniobras. Esta interacción entre usuarios de las vías nos expone potencialmente a conflictos. Empatizar con los otros usuarios es una forma de poder resolver de manera segura los conflictos, pero existen ciertas barreras a las relaciones empáticas. El principal obstáculo es la sensación relativa de anonimato que puede tener un conductor recluido en el habitáculo de su vehículo. **Las relaciones entre conductores no se producen cara a cara o persona a persona, sino de vehículo a vehículo.** A los motoristas no se les ve muchas veces la cara, debido al uso, imprescindible y necesario, del casco. Los conductores de turismos y vehículos pesados difícilmente se ven las caras, dadas las diferencias de altura del puesto de conducción. Los usuarios más visibles como personas son los peatones, y por eso no es de extrañar que se perciban como más empáticos. En resumen, para que pueda haber empatía los conductores deben imaginarse que dentro de los otros vehículos, o detrás de los cascos, hay otras personas como uno mismo; pero las circunstancias de la circulación dificultan esta identificación basada en el contacto visual cara a cara.

No parece que la empatía esté ligada a unos hábitos determinados de conducción, no se puede afirmar que los conductores de un tipo concreto de vehículo (coches, camiones, motos...) sean más o menos empáticos, o que el tipo de recorridos que hacen influya sobre su nivel de empatía. Lo que se ha visto, por ejemplo, es que los que cogen el coche muy frecuentemente suelen ser menos empáticos. Es decir la empatía es una característica inherente al conductor como persona, un rasgo de su personalidad, que como hemos

visto influye en su forma de conducir. Pero la empatía en la conducción no depende de si se lleva un vehículo u otro, o si se conduce por calles o autovías. Parece, sin embargo, que es más difícil mantenerse empático en la conducción que en el resto de actividades cotidianas, es probablemente por esto que las personas que están más expuestas a estas situaciones, que tienen un mayor uso del vehículo, suelen ser menos empáticas.

Hemos encontrado que los **peatones** se perciben como más empáticos y los **motoristas** como los menos empáticos. En el caso de los peatones, se dan tres circunstancias clave: son obviamente el usuario más débil y expuesto de las vías, se le puede ver como una persona (se le ve la cara fácilmente) y generalmente no se arriesgan cruzando las vías. Por otro lado, parece que los motoristas son vistos como menos empáticos, posiblemente esto pueda estar relacionado con la forma de conducir especialmente en ciudades. En todo caso, este fenómeno es general, y como ya se explicó en la introducción (estudio de Sahar, Clarke y Crundall, 2011) se ha intentado mejorar la seguridad de los motoristas favoreciendo la empatía hacia ellos.

En el apartado de resultados se han mostrado las diferencias existentes al comparar **la toma de decisiones de los conductores en diversas situaciones** hipotéticas, pero muy frecuentes y reales, de la conducción. Merece un comentario detallado porque a partir de estos resultados podemos comprender mejor en qué consiste la empatía en la conducción.

Como ya se ha explicado, en la encuesta se presentaban diversas situaciones y se preguntaba a los encuestados qué harían. Las respuestas se categorizaron en tres niveles; en un extremo estaban las respuestas en las que el conductor tenía en cuenta solamente su punto de vista y su propio interés y en el otro extremo las que mostraban una actitud positiva hacia la seguridad y más respeto a los demás usuarios, en las que la decisión se fundamenta también en los posibles beneficios para el otro conductor o usuario de la vía. El análisis de las respuestas de los conductores ha permitido diferenciar dos tipos de situaciones. El primer tipo de situación incluye facilitar la incorporación a una vía rápida, facilitar la salida de una rotonda y dejar pasar a vehículos más rápidos aunque vayan a una velocidad mayor que la permitida. En estas situaciones la mayoría de los conductores optaron por la opción más segura y más respetuosa con los demás. La distribución de los niveles de empatía no difieren entre los que actúan de forma respetuosa y los que no lo hacen; por lo tanto, estos resultados indicaron que no hace falta ser empático para comportarse de esa manera. Se puede interpretar que esas acciones, respetuosas con los demás, son normas asumidas y aceptadas tácitamente por la mayoría de los conductores. Esa forma de actuar pertenece ya a la cultura general de los conductores españoles por lo que se produce siempre que sea posible.

Por otro lado, el segundo grupo incluye situaciones como esperar sin hacer nada a que el coche de delante se incorpore a una vía aunque tarde un rato, aparcar un poco más lejos para no dejar el coche en doble fila y no hacer nada cuando se tiene delante un coche más lento que se podría apartar. En estas situaciones, la mayoría de los conductores no se decantan por la opción que muestra más respeto por los otros conductores, sino que se reparten entre las diversas opciones. En estos casos, la alternativa más responsable no es una

opción general aceptada por la mayoría. Precisamente en estas situaciones la empatía en la conducción juega un papel significativo. Es más probable que los conductores empáticos se esperen, sin hacer nada, a que otro vehículo se incorpore a una vía o busquen aparcamiento un poco más lejos para no dejar el coche en segunda fila. Además, es más probable que los conductores con poca empatía sean los que hacen luces presionando al que va delante o los que tocan el claxon para conminar al vehículo más lento a que se aparte.

¿Qué diferencia a estos dos tipos de situaciones? La primera distinción es que en el grupo de las situaciones en las que la mayoría de conductores adopta una decisión más responsable, la seguridad está implicada de manera clara. No tomar esas decisiones podría implicar un riesgo de accidente. Otra diferencia importante es el coste que representa el respetar a los otros. Cuando cuesta muy poco facilitar la conducción del resto de conductores, como por ejemplo cambiar de carril sin variar la velocidad, estas acciones se realizan de forma mayoritaria. En cambio, cuando ser respetuoso o empático con los otros tiene un cierto coste, como por ejemplo tener que esperar más tiempo del previsto o tener que desplazarse más lejos para buscar aparcamiento, la empatía tiene un papel destacado. Por ello, podemos concluir que uno de los efectos de la empatía en la conducción es la de poder asumir, hasta un cierto punto, algunas molestias o inconvenientes para facilitar la circulación del resto de personas.

Hemos podido validar, en términos generales, el modelo presentado en la introducción de este estudio que relacionaba la empatía al volante con la conducción segura y responsable. Sin embargo, los datos no han confirmado todas las hipótesis; teniendo en cuenta los resultados obtenidos, ahora estamos en condiciones de precisar y concretar mejor en qué consisten las relaciones entre empatía y la conducción segura y responsable. En la figura 4, se puede ver el modelo presentado en la introducción a este estudio revisado a la luz de los resultados obtenidos.

En la introducción se había supuesto que la experiencia podría llevar a una mejora en la empatía en la conducción y hemos comprobado que eso no se puede afirmar de manera taxativa. Por el contrario, parece que la empatía es más bien un rasgo de personalidad bastante estable que no cambia fácilmente. Esto no quiere decir que la empatía no pueda evolucionar puesto que el hecho de que en esta muestra los más jóvenes y los más mayores tengan niveles de empatía diferentes así lo apunta; sino que significa que la mera acumulación de experiencias en la conducción no lleva necesariamente a mejorar (o a empeorar) la empatía. También se había supuesto que la experiencia haría mejorar tanto la habilidad, como la atención y el conocimiento de las normas, los requisitos básicos para conducir. Lo que se ha visto es que la experiencia influye en la habilidad pero no en el conocimiento de las normas y en la atención prestada a la conducción. Por ello, en la parte izquierda del modelo de la figura 47 aparecen cuatro factores denominados *factores necesarios*, que son los tres requisitos básicos para la conducción: habilidad, atención prestada a la conducción y el conocimiento de las normas más la experiencia. Todos ellos son factores que determinan hasta cierto grado la conducción segura y responsable y son necesarios para que se produzca, pero como hemos visto no todos influyen sobre las mismas consecuencias ni de la misma manera.

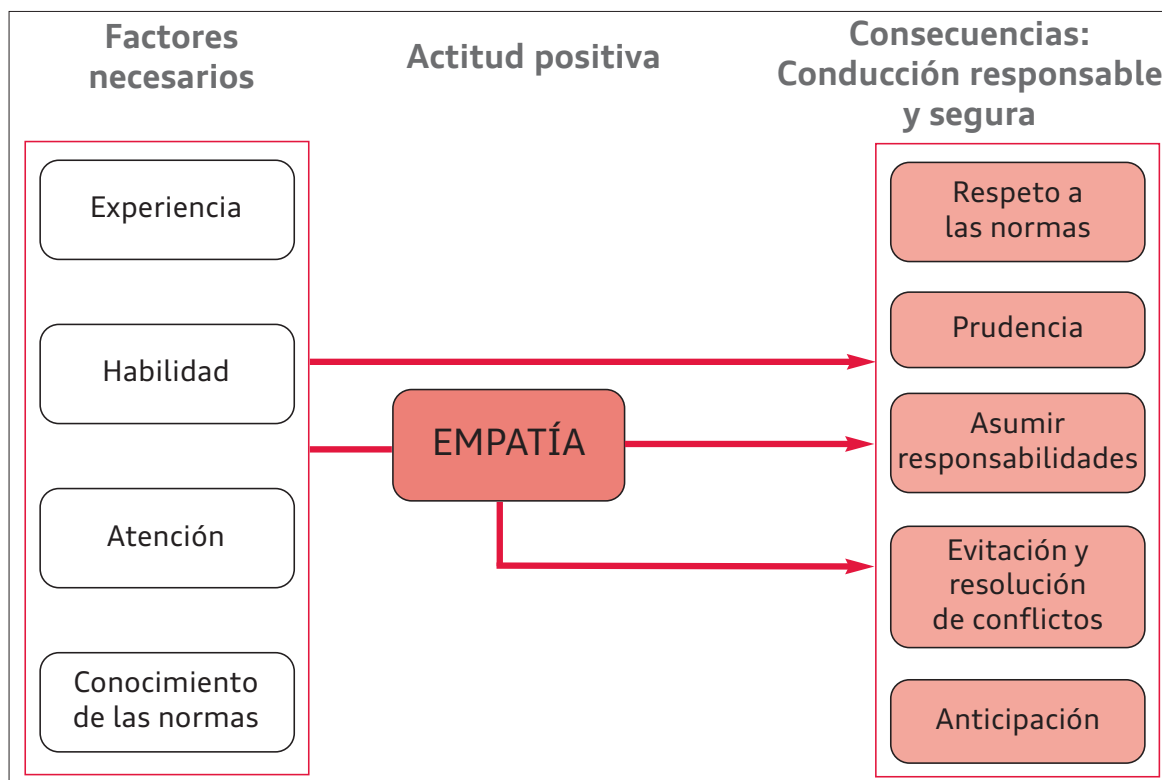


Figura 47: Modelo revisado de la influencia de la empatía en la conducción segura y responsable.

La propuesta principal del modelo es que la consecuencia del desarrollo de los factores necesarios (experiencia más los requisitos básicos para conducir: habilidad, atención y conocimiento de las normas) y de la empatía es la conducción segura y responsable, identificada a partir de cinco factores: el respeto a las normas, la prudencia, asumir las responsabilidades, evitar y resolver conflictos y anticiparse. En términos generales, los datos nos permiten afirmar que esto es cierto. Y es más, a la luz de los datos, estamos en condiciones de describir de forma detallada las relaciones e interrelaciones que se producen entre todos estos factores.

De entrada, la empatía influye de manera directa en el respeto a las normas, en la asunción de las responsabilidades y la evitación de conflictos. Podemos concluir que los conductores más empáticos tienden a respetar más las normas, a reconocer la responsabilidad propia y a discutir menos con otros conductores.

Además, la empatía modula la influencia de la experiencia. Si se miran los efectos de la experiencia en el respeto a las normas y en la prudencia se produce lo que se podría interpretar como un **exceso de confianza**, de manera que los conductores expertos se reconocen como menos prudentes y menos respetuosos con las normas que los más inexpertos, quizás porque confían más en su propio criterio. Pues bien, los conductores empáticos se ven menos afectados por este exceso de confianza, por lo que podemos interpretar que la empatía modera y reduce el exceso de confianza producido por la experiencia.

En el caso de la asunción de las responsabilidades, los conductores con una experiencia intermedia, son los que tienen más tendencia a echar la culpa a los otros, pero si la em-

patía es intermedia en ese caso la asunción de responsabilidades está más equilibrada, por lo tanto la empatía modula el efecto de la experiencia.

La relación entre experiencia y evitación de conflictos es más difícil de interpretar de una manera simple, puesto que resulta que los conductores que inician una discusión son los que tiene una experiencia media, o sea que los conductores con menos experiencia y los conductores con más experiencia son los que menos discuten. En todo caso, la empatía no modula la relación entre experiencia y evitación de conflictos sino que influye de manera directa favoreciendo la evitación de conflictos.

En el caso de la anticipación, la experiencia hace que aumente la anticipación a las situaciones de tráfico. Este efecto es mucho más acusado entre los conductores no empáticos y entre los empáticos prácticamente no se produce. Una explicación de esta interacción es que un conductor no empático necesita acumular experiencia para poder interpretar las acciones de los otros conductores y anticiparse a ellas, pero el conductor empático no necesita ese aprendizaje, aunque sean noveles tienen esa capacidad de anticipación.

La habilidad también está relacionada con la conducción responsable y segura pero de una forma muy compleja porque todas sus influencias están mediadas por la empatía. La relación entre habilidad, empatía y respeto a las normas se puede interpretar diciendo que la habilidad está relacionada con un mayor respeto a las normas, pero en el caso de los empáticos no hace falta reconocerse como habilidoso para mostrar un alto respeto a las normas.

La habilidad también está relacionada con una mayor prudencia. En este caso, el papel que juega la empatía es el de potenciar el efecto de la habilidad, de manera que el nivel mayor de prudencia se observa precisamente entre los conductores empáticos con más habilidad percibida.

En términos generales, los conductores con más habilidad son los que tienden a iniciar más las discusiones relacionadas con el tráfico. Este efecto es más acusado en los conductores con un nivel intermedio de empatía, en cambio entre los conductores muy empáticos una mayor habilidad se asocia con menos probabilidad de iniciar conflictos.

En el caso de la anticipación se produce un efecto similar al de la experiencia, para los conductores empáticos no hace falta tener un cierto nivel de habilidad para anticiparse a las situaciones del tráfico, pero para los no empáticos sí que es necesario tener habilidad en la conducción.

El caso de la atención es diferente al de la experiencia y al de la habilidad. La atención prestada a la conducción aumenta el respeto a las normas y la prudencia de los conductores. Este efecto es directo y no está relacionado con la empatía. Por lo tanto, se constata que la atención en la conducción y la empatía son factores independientes que no se influyen mutuamente, aunque estos dos factores contribuyen, a su manera, en la conducción segura y responsable.

Finalmente, el conocimiento de las normas influye en el respeto a las mismas y en la prudencia. Se ha podido constatar que en general, las personas que conocen más las normas, tienden a respetarlas más. Pero en el caso de los conductores empáticos, respetan por

igual las normas independientemente de su conocimiento. Respecto a la prudencia ocurre un efecto parecido al del respeto por las normas.

Recapitulando, este estudio ha permitido validar de forma empírica el modelo que relacionada empatía con la conducción segura y responsable. La conducción segura y responsable depende de la empatía, de la experiencia, de la habilidad, la atención y el conocimiento de las normas. En términos generales, estos factores ayudan a que la conducción sea más responsable, pero en determinados aspectos la mayor experiencia y la mayor habilidad pueden crear un efecto de exceso de confianza que hace que los conductores descuiden su conducción y respeten menos las normas o sean más imprudentes. La empatía afecta tanto de forma directa la conducción segura y responsable como de manera indirecta, potenciando los efectos positivos del resto de factores o reduciendo el exceso de confianza. Pero además han aparecido algunos aspectos que necesitan de futuras investigaciones para ser aclarados suficientemente. El primero es que los efectos de la empatía alta y baja no son simétricos. Esto quiere decir que, en ocasiones, los conductores no empáticos muestran resultados diferentes a los del grupo intermedio y alto, es decir, que destaca la empatía baja, o si se quiere la carencia de empatía. En otras ocasiones, quizás menos, los conductores empáticos son diferentes de los conductores del grupo intermedio y del bajo. El otro punto que queda por dilucidar, es hasta qué punto este modelo general es aplicable a todos los conductores o existen diferencias individuales importantes, ya que es posible que los efectos de la empatía, o de habilidad, no sean los mismos en todos los conductores. En todo caso, este modelo llena un hueco en la bibliografía sobre empatía y conducción y puede ser un punto de partida para poder profundizar, en el futuro, en esta cuestión.

Los resultados han mostrado que la empatía tiene un efecto positivo en la **siniestralidad**, puesto que los conductores empáticos tienden a tener menos accidentes. La empatía también tiene que ver con las **sanciones** que ha recibido el conductor en los últimos años. Es más difícil que un conductor empático pierda puntos en el carné que un conductor no empático. En cambio, no parece que influya en las multas recibidas. Estos datos apuntan a que ser empático no es una cuestión de seguir escrupulosamente las normas (en este caso los empáticos también tendrían menos multas) sino en tener presente las consecuencias para los demás de las decisiones propias. Dado que las pérdidas de puntos del carné se deben a acciones que pueden tener graves consecuencias en uno mismo y en los demás usuarios de las vías, no es de extrañar que los empáticos tiendan a incurrir menos en esas transgresiones.

Este dato sobre la empatía y la siniestralidad, aunque importante, plantea nuevos interrogantes. La conducción segura y responsable puede tener relación con la disminución de los accidentes, pero los accidentes son hechos que dependen de muchos factores. A parte de las decisiones del conductor afectado, también influyen las acciones de otros conductores, las condiciones ambientales, el estado de las vías, la señalización y muchos otros aspectos. Poder determinar el papel de la empatía en comparación con todos esos factores que contribuyen a la siniestralidad es algo que queda fuera de los objetivos de la presente investigación, pero puede ser un buen punto de partida para investigaciones futuras. Posiblemente, no se pueda decir que la falta de empatía sea la causa de un acci-

dente o de una imprudencia grave, esto sería una afirmación demasiado simple. Lo que sí se puede afirmar a la vista de los datos es que la empatía modula, afecta o influye en la forma de conducir y en las decisiones que toma el conductor, y que este efecto, muy probablemente, es beneficioso para la seguridad vial.

La imagen de la empatía en la conducción entre los conductores es muy positiva. Los conductores españoles opinan que la empatía en la conducción ayuda a prevenir accidentes, evitar situaciones de riesgo y facilitar la fluidez del tráfico. Esta opinión positiva, aunque es más acusada en los conductores empáticos, se puede generalizar a todos los conductores. Por lo tanto, se puede aventurar que cualquier esfuerzo por fomentar la empatía en la conducción y una forma de conducir más respetuosa con los demás puede ser bienvenida por los conductores. Este hecho es de destacar, aunque algunos conductores no se muestren muy empáticos, la empatía en la conducción es percibida como un objetivo digno de alcanzar que repercutiría en beneficios para todos.

Podemos ahora recapitular y hacer un inventario de las principales **conclusiones** a las que se han llegado:

- ▶ Un 56% de los encuestados tienen un nivel general de empatía muy alto y sólo el 5% muestra indicios de ausencia de empatía. En el ámbito de la conducción, hay un 22% de conductores con mucha empatía en la conducción y un 24% de conductores muy poco empáticos. La empatía es menos frecuente en el contexto de la conducción que en términos generales.
- ▶ Hay más empatía en la conducción entre los conductores con estudios superiores.
- ▶ Aunque no hay un patrón consistente entre hábitos de conducción y empatía, hay una cierta tendencia hacia la menor empatía entre los conductores que cogen el coche siempre que pueden y que conducen con mayor frecuencia.
- ▶ Los usuarios percibidos como más empáticos son los peatones y los conductores de turismo. Los usuarios vistos como menos empáticos son los motoristas.
- ▶ En las situaciones en las que hay un cierto riesgo en seguridad y el coste de prevenirla es pequeño, la mayoría de los conductores, independientemente de que sean más o menos empáticos, tienden a comportarse de una manera más segura. En cambio, cuando la acción es más costosa, los conductores empáticos son los que optan por actuar de manera más segura y responsable.
- ▶ La experiencia en la conducción no guarda relación con los niveles de empatía.
- ▶ La empatía en la conducción es independiente de la habilidad de los conductores para manejar sus vehículos, la atención prestada a la conducción y el conocimiento de las normas.
- ▶ Se ha formulado un modelo sobre la relación entre la empatía y la conducción segura y responsable que establece las siguientes relaciones:

- o La habilidad y la empatía interactúan en su influencia en el respeto a las normas, la prudencia, la asunción de responsabilidades, la evitación y resolución de los conflictos y la anticipación.
- o No han aparecido interacciones entre la atención prestada a la conducción y la empatía en la conducción. La atención influye en el respeto a las normas y en la prudencia. Por su parte, la empatía influye en el respeto a las normas, la asunción de responsabilidades y en la evitación y resolución de conflictos.
- o El conocimiento de las normas interactúa con la empatía a la hora de influir en el respeto a las normas y en la prudencia. Los efectos directos que tiene la empatía, ya mencionados anteriormente, no se ven afectados por el nivel de conocimiento de las normas.
- ▶ Los beneficios de la empatía en la conducción según la opinión de los conductores son: prevenir los accidentes de tráfico, evitar situaciones de riesgo, evitar situaciones que puedan derivar en discusiones entre los conductores, facilitar la fluidez del tráfico y hacer que se produzcan menos incidentes en la circulación.
- ▶ Hay relación entre la falta de empatía y realizar conductas de riesgo en la conducción como no respetar la distancia de seguridad o conducir a una velocidad superior a la permitida.
- ▶ Entre los encuestados a los que se les ha retirado algún punto del carné o el carné, el número de conductores poco empáticos es mayor que en el conjunto de encuestados (31%).
- ▶ Entre los encuestados a los que les han puesto alguna multa, el porcentaje de conductores empáticos (22%) y no empáticos (25%) es similar al del conjunto de la muestra.
- ▶ Entre las personas que durante los últimos 5 años han estado implicadas en un accidente de tráfico, hay más conductores sin empatía (28%) y menos conductores muy empáticos (16%) que en el conjunto de la muestra.

Es el momento ahora, de resumir las principales conclusiones de este estudio. Se pueden glosar todos estos análisis y resultados en cuatro puntos generales:

- ▶ La empatía en la conducción es menos frecuente que en general.
- ▶ Los conductores empáticos se caracterizan por ser capaces de asumir ciertos inconvenientes y molestias para facilitar la conducción de otros conductores.
- ▶ La empatía en la conducción favorece la conducción segura y responsable, tanto de manera directa como modulando la influencia de la experiencia, la habilidad, la atención y el conocimiento de las normas.
- ▶ La empatía en la conducción está relacionada con sufrir menos accidentes y menos sanciones graves.

4.2 Propuestas

Ante estas conclusiones nos podemos preguntar ¿Qué hacer para mejorar la conducción? ¿A la luz de estos resultados se puede ayudar a mejorar la fluidez y seguridad de la conducción? En principio no es fácil contestar a estas preguntas. Se debe tener en cuenta que la empatía es un rasgo de las personas que no se puede aprender de la misma manera que los conductores aprenden el código de la circulación. La empatía no es un conjunto de normas, es una actitud ante la conducción en la que el conductor tiene presente sus intenciones y emociones junto con las intenciones y emociones de los demás. Se puede, y se debe, obligar a los conductores a respetar las normas, pero la empatía no se puede imponer por normativa sino que depende del propio conductor. Pero por otra parte, la empatía no mejora por sí sola, dado que como hemos visto, la experiencia no garantiza más empatía. Por ello, si se cree que mejorar la empatía en la conducción es un objetivo deseable para la seguridad vial y el bien común, hay que plantearse cómo fomentarla. Es posible promocionar la empatía y ayudar a que los conductores reflexionen y tengan en cuenta a los demás cuando están conduciendo, a través de diseminar el ejemplo de los conductores empáticos. El fenómeno del contagio emocional analizado en la introducción de este libro es un mecanismo que puede de forma potente ayudar en esta tarea. La mejor manera de mejorar la empatía es ver a otras personas comportándose de manera empática.

Una vez dicho esto vamos a lanzar algunas sugerencias para mejorar la seguridad vial teniendo en cuenta la naturaleza de la empatía en la conducción:

- ▶ Una forma de mejorar la empatía en la conducción es reconocer, dar publicidad, difundir e incluso premiar las acciones de los conductores que denoten empatía y respeto a los demás conductores. Esto ayudaría a cimentar la conciencia que los conductores no empáticos son en realidad una minoría y facilitar que la mayoría de los conductores se identificasen con los valores de la conducción empática.
- ▶ Otro aspecto importante de la comunicación sobre la siniestralidad y de las campañas de prevención es hacer patente que junto con imprudencias que pueden tener efectos negativos con uno mismo, también hay acciones que pueden tener efectos negativos sobre otros conductores y que los dos tipos de actos son igualmente graves.
- ▶ Desde el punto de vista de la formación de los conductores, tanto en la formación inicial como, y especialmente, en la formación que se impone a los infractores, prestar una atención especial al fomento del civismo y valores en la conducción.
- ▶ En el campo de la prevención de accidentes y en la rehabilitación de conductores imprudentes se podría plantear acciones específicas orientadas a los conductores con poca empatía.
- ▶ En las campañas de prevención de accidentes de motociclistas y ciclistas, es importante conseguir que el resto de conductores empatizen con estos usuarios de la vía y no los vean como meros estorbos o usuarios no empáticos.

- ▶ Dar prioridad a las campañas de prevención que impliquen necesariamente la participación de los conductores.
- ▶ Dar apoyo al desarrollo de actividades de voluntariado en pro de la seguridad vial y la conducción responsable.
- ▶ En las comunicaciones a los conductores, especialmente por parte de la Administración, presuponer que la mayoría de los conductores están dispuestos a colaborar en la mejora de la circulación.
- ▶ Divulgar las nociones del tráfico como un fenómeno colectivo, en el que los usuarios son interdependientes los unos de los otros, tanto en la formación de los conductores, en la educación vial infantil y en las campañas de prevención.
- ▶ Favorecer el autoconocimiento de los conductores, desarrollando un cuestionario válido que sea útil para evaluar su nivel de empatía en la conducción.

Finalmente, la empatía en la conducción es una cuestión que radica en cada uno de los conductores, las acciones empáticas no son acciones obligadas por la normativa necesariamente. La conducción empática es beneficiosa para uno mismo y para los demás. Cuando un conductor actúa de forma empática, mostrando respeto por los demás, no solamente realiza una acción aislada sino es un ejemplo que a la larga fomenta que otros conductores adopten esta actitud. La empatía es susceptible de ser diseminada por contagio emocional. Una barrera para el fomento de la empatía es la creencia de que el resto de conductores no lo son. Por lo tanto, el mostrarse empático es la mejor manera de romper esa barrera y de aumentar la cantidad de conductores empáticos en nuestras calles y carreteras.

5. Referencias

- Ajzen, I., (1991). The theory of planned behaviour. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50, 179–211.
- Alexander, R.D. (1987). *The biology of moral systems*. New Jersey: Rutgers.
- Batson, C. D., Fultz, J., & Schoenrade, P. A. (1987). Adults' emotional reactions to the distress of others. In N. Eisenberg, & J. Strayer (Eds.), *Empathy and its development* (pp. 163–184). Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Batson, C. D., Lishner, D. A., Cook, J. y Sawyer, S. (2005). Similarity and nurturance: two possible sources of empathy for strangers. *Basic and applied social psychology*, 27 (1), 15-25.
- Blackburn, R. (1993). *The psychology of criminal conduct*. Chichester, England: Wiley.
- Block, J.H. (1976). Assessing sex differences: Issues, problems and pitfalls. *Merrill-Palmer Quarterly*, 22, 283-308.
- Burke, D. M. (2001). Empathy in sexually offending and nonoffending in adolescent males. *Journal of Interpersonal Violence*, 16, 222–233.
- Cohen, D., & Strayer, J. (1996). Empathy in conduct-disordered and comparison youth. *Developmental Psychology*, 32, 988–998.
- Davis, M.H. (1980). A multidimensional approach to individual differences in empathy. *Catalog of Selected Documents in Psychology*, 10, 1-17.
- Dawkins, R. (1976). *The selfish gene*. Oxford. Oxford University Press.
- DGT (2012). Nota de prensa: 1 de Julio de 2012. www.dgt.es.
- Eisenberg, N. y Lennon, R. (1983). Sex differences in empathy and related capacities. *Psychological Bulletin*, 94, 100-131.
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Farrington, D. P. (1998). Individual differences and offending. In M. Tonry (Ed.), *The handbook of crime and punishment* (pp. 241–268). New York: Oxford University Press.
- Fernández-Castro, J. y Doval, E. (2010). *La ansiedad y su influencia en los conductores españoles*. Barcelona: Attitudes.
- Fernández-Pinto, I., López-Pérez, B. y Márquez, M. (2008). Empatía: Medidas, teorías y aplicaciones en revisión. *Anales de Psicología*, 24, 284-298.
- Goleman, D. (1995). *Emotional Intelligence: why it can matter more than IQ*. New York: Bantam.

- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J.A., Romero, E. y Sobral, J. (2012). The effects of impulsiveness and alcohol abuse on traffic code violations. *The European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 4, 1-16.
- Harpur, T. J., Hakstian, A. R., & Hare, R. D. (1988). Factor structure of the psychopathy checklist. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 56, 741-747.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N-P., Glad, A., Hernetkoski, K., (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F* 5 (3), 201-215.
- Hoffman, M.L. (1977). Empathy, its development and prosocial implications. *Nebraska Symposium on Motivation*, 25, 169-217.
- Huitt, W. (2005). Important affective dispositions: Optimism, enthusiasm and empathy. *Educational Psychology Interactive*. Valdosta, GA: Valdosta State University. Retrieved, from <http://www.edpsycinteractive.org/topics/affect/optenth.html>.
- Ickes, W. (2006) Gender differences in empathic accuracy: Differential ability or differential motivation? *Methodology Meta Analysis, Social Perception & Cognition*, 7(1), 95-109.
- Iversen, H., Rundmo, T., (2004). Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the norwegian public. *Ergonomics* 47, 555-572.
- Jolliffe, D. y Farrington, D. (2004). Empathy and offending: A systematic review and meta-analysis. *Aggression and Violent Behavior*, 9, 441-476.
- Keskinen, E., Hatakka, M., Laapotti, S., Katila, A. & Peräaho, M. (2000) *Traffic system and psychology: Driver behaviour as a hierarchical system*. Lecture held at the International Conference on Traffic and Transport Psychology, September 4-7, 2000 in Berne.
- Krebs, D. L. (1975). Empathy and altruism. *Journal of Personality and Social Psychology*, 32, 1134-1146.
- Lordkipanidze, O.D., Verkua, A., Ferring, R., Rightmire, G.P., Agustí, J., Kiladze, G. et al (2005). The earliest toothless hominid skull. *Nature*, 434, 717-718.
- Miller, P. A., & Eisenberg, N. (1988). The relation of empathy to aggressive and externalizing/antisocial behavior. *Psychological Bulletin*, 103, 324-344.
- Salovey, P. y Mayer, J.D. (1997). *Emotional development and emotional intelligence: Educational implications*. New York: Basic Books.
- Owsley, C., McGwin Jr., G. y McNeal, S.F. (2003). Impact of impulsiveness, venturesomeness, and empathy on driving by older adults. *Journal of Safety Research*, 34, 353- 359.

- Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M. (2003). *Driver Competence in a hierarchical perspective: implications for driver education*. University of Turku, Traffic Research.
- Pérez-Albéniz, A., de Paúl, J., Etxeberría, J., Montes, M.P. y Torres, E. (2003). Adaptación de Interpersonal Reactivity Index (IRI) al español. *Psicothema*, 15, 267-272.
- Preston, S.D. y de Waal, F.B. (2002). Empathy: Its ultimate and proximate bases. *Behavior and Brain Sciences*, 25, 1-20.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- Rizzolati, G. y Sinigaglia, C. (2006). *Las neuronas espejo. Los mecanismos de la empatía emocional*. Barcelona: Paidós.
- Ross, R., & Ross, R. (1995). Thinking straight: *The reasoning and rehabilitation program for delinquency prevention and offender rehabilitation*. Ottawa, Canada: Air Training and Publications.
- Rothengatter, T. (1997) Editorial preface. *Applied psychology*, 46 (3), 221-222.
- Sahar, A. (2009). Self-report driving behaviors as a function of trait anxiety. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 241-245.
- Sahar, A., Clarke, D. y Crundall, D. (2011). Applying the motorcyclist's perspective to improve car driver' attitudes towards motorcyclists. *Accident Analysis and prevention*, 43, 1743-1750.
- Tronsmoen, T. (2010). Associations between driver training, determinants of risky driving behaviour and crash involvement. *Journal of Safety Research* 41, 463-470.
- Ullenberg, P. (2002). Personality subtypes of Young drivers. Relationship to reisk-taking preferences, accident involvement, and response to traffic safety campaign. *Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and behavior*, 4, 279-297.

6. Anexos

6.1 Cuestionario

ENCUESTADOR :

Nº CUESTIONARIO



ESTUDIO SOBRE LA EMPATÍA EN LA CONDUCCIÓN

Attitudes
Iniciativa social de Audi

Presentación consulta: Buenos días / Buenas tardes. Lo llamo de ATTITUDES, el Programa de Responsabilidad Social Corporativa de AUDI en España, estamos realizando un estudio de interés general sobre los conductores.

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

EXPLICATIVOS

ESTUDIO:

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

Una vez elaborado el estudio se presentará en las Jornadas de Reflexión que se realizarán el próximo 24 de Octubre en Madrid. En el mismo web podrá consultar los resultados del estudio. Si lo prefiere, al final del cuestionario puede darme su correo electrónico para que le pueda enviar esta información.

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

Campo para el correo electrónico (repetir al final)

--	--	--

AUDI :

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

ATTITUDES:

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

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

SECRETO ESTADÍSTICO

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

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

AGENDAMIENTO:

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

A	Día de la encuesta:
B	Hora:

0. FILTROS DE SELECCIÓN DE LA PERSONA A ENTREVISTAR

0.1 ¿Dispone usted actualmente de carné de conducir (ya sea de moto, coche, camión, etc.)?

1	Sí	
3	No	

→ FIN DE LA ENCUESTA

0.2 ¿De qué clases? (respuesta múltiple)

1	Motocicletas	
2	Automóviles (B)	
3	Otros	
99	Ns/Nc	

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

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

0.4 ¿Con qué frecuencia conduce? (leer opciones de respuesta)

5	Conduzco todos los días	
4	Casi todos los días	
3	Unos pocos días a la semana	
2	Unos pocos días al mes	
1	Con menor frecuencia	
99	Ns/Nc	

→ FIN DE LA ENCUESTA

0.5 MUNICIPIO

→ CLASIFICAR PROVINCIA Y CCAA

0.6 CLASIFICAR EN TAMAÑO DE MUNICIPIO

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

0.7 ANOTAR SEXO SIN PREGUNTAR

1	Hombre	
2	Mujer	

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

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

→ FIN DE LA ENCUESTA

1. 1 DETERMINACIÓN DEL NIVEL GENERAL DE EMPATÍA DE LOS CONDUCTORES

1.1 A continuación le leeré una serie situaciones que pueden experimentar las personas en su vida cotidiana, ¿me podría indicar cómo le describe cada una de ellas eligiendo una puntuación del 1 al 5, donde 1 indica “no me describe bien” y 5 “ me describe muy bien”? (leer escala) (leer situaciones)

		No me describe bien	Me describe un poco	Me describe bastante bien	Me describe bien	Me describe muy bien	Ns/ Nc
		1	2	3	4	5	99
1	A veces encuentro difícil ver las cosas desde el punto de vista de otros (R). PT						
2	A veces no me dan mucha lástima otras personas cuando tienen problemas (R). EC						
3	En un desacuerdo con otros, trato de ver las cosas desde el punto de vista de los demás antes de tomar una decisión. PT						
4	Cuando veo que se aprovechan de alguien, siento necesidad de protegerle. EC						
5	A veces intento entender mejor a mis amigos imaginando cómo ven las cosas desde su perspectiva. PT						
6	Si estoy seguro/a de que tengo la razón en algo, no pierdo mucho tiempo escuchando los argumentos de otras personas (R). PT						
7	A menudo me conmueven las cosas que veo que pasan. EC						
8	Creo que todas las cuestiones se pueden ver desde dos perspectivas e intento considerar ambas. PT						
9	Cuando estoy molesto con alguien, generalmente trato de «ponerme en su pellejo» durante un tiempo. PT						
10	Antes de criticar a alguien, intento imaginar cómo me sentiría yo si estuviera en su lugar. PT						

2. DESCRIPCIÓN Y HÁBITOS DE LOS CONDUCTORES

2.1 ¿Podría indicar cuál de las siguientes frases identifican mejor sus hábitos de movilidad por su ciudad? (leer frases)

1	Siempre que puedo me desplazo andando	
2	Siempre que puedo me desplazo en coche	
99	Ns/Nc	

A continuación hablaremos de sus hábitos actuales de conducción

2.2 ¿Cuáles son los motivos por los que conduce? (respuesta espontánea y múltiple; si es necesario se puede sugerir algunos motivos)

1	Es mi trabajo (taxistas, camioneros, conductores autobús, chófer de grúas)	
2	Para ir hasta el trabajo o volver del trabajo	
3	Desplazamientos para realizar mi trabajo (comerciales, fontaneros, etc.)	
4	Llevar a los niños a la escuela	
5	Ir a la compra	
6	Ir a estudiar	
7	Para hacer gestiones	
8	Para ir al médico/hospital	
9	Viajes familiares	
10	Por motivos de ocio	
11	Visitar a familiares	
77	Otros motivos (especificar)	
99	Ns/Nc	

2.3 ¿Cuánto tiempo conduce, en promedio, en un día? (anotar tiempo, si no recuerda, preguntar intervalo)

	Anotar tiempo _____	
1	Menos de 30 minutos	
2	Entre 30 minutos y 1 hora	
3	Entre 1 y 2 horas	
4	Más de 2 horas	
99	Ns/Nc	

2.4 ¿Nos podría indicar si en los últimos 5 años usted ha vivido alguna de estas situaciones?

(leer opciones, respuesta múltiple)

1	Me han puesto una multa de tráfico	
2	Me han retirado puntos del carné de conducir pero no el carné	
4	Me han retirado el carné de conducir	
5	He estado implicado en un accidente de tráfico	Pasar a p2.5
98	Ninguna de las anteriores	

2.5 (Sólo si ha estado implicado en un accidente) ¿En el/los accidente/s en el/los que ha estado implicado, usted era conductor o pasajero? (respuesta múltiple)

1	Conductor	
2	Pasajero	

2.6 (Sólo si ha estado implicado en un accidente) ¿Y hubo daños materiales o heridos? (respuesta múltiple)

1	Daños materiales	
2	Heridos	

2.7 ¿Nos podría indicar si en el último mes usted ha vivido alguna de las siguientes situaciones?

		Sí	No	Ns/Nc
		1	2	3
1	Incidente de tráfico en el que se haya visto implicado otro vehículo o un peatón			
2	Ha tenido una discusión con otro vehículo, que ha empezado usted			
3	Ha tenido una discusión con otro vehículo, pero que no ha empezado usted			
4	Ha gritado, insultado o ultrajado a otro conductor (con intención de que el otro conductor se diera cuenta)			
5	Ha gritado, insultado o ultrajado a otro conductor (pero sin intención de que el otro conductor se diera cuenta)			

2.8 Indique la frecuencia con la que usted realiza las siguientes acciones: nunca, muy pocas veces, algunas veces, muchas veces o siempre o casi siempre. (leer situaciones)

		Nunca	Muy pocas veces	Algunas veces	Muchas veces	Siempre o casi siempre	Ns/Nc (no leer)
		1	2	3	4	5	99
1	Conducir después de haber tomado medicamentos (P)						
2	Ir a una velocidad superior a la permitida (R)						
3	Respetar la distancia de seguridad con el resto de vehículos (R)						
4	Viajar sin cinturón de seguridad (R)						
5	Conducir en una situación de estrés (P)						
6	No beber nada de alcohol cuando tienen que coger el coche (P)						
7	Conducir hablando por teléfono (sin manos libres) (R)						
8	Conducir hablando por teléfono (con manos libres) (P)						
9	Conducir cuando está cansado o con sueño (P)						
10	Señalizar las maniobras de giro o cambio de carril (R)						
77	Otros (especificar)						
99	Ns/Nc						

2.9 Si tuviera que comparar su forma de conducir con la del conjunto de conductores, en una escala de 1 a 5 donde 1 es “mucho peor que el resto de conductores” y 5 “mucho mejor que el resto de conductores”. ¿Cree usted que su nivel de habilidad es...? ¿Y su nivel de atención? ¿Y su conocimiento de las normas? (si es necesario, leer opciones de respuesta)

		Mucho peor que el resto de conductores	Bastante peor que el resto de conductores	Igual (no leer)	Bastante mejor que el resto de conductores	Mucho mejor que el resto de conductores	Ns/Nc (no leer)
		1	2	3	4	5	99
1	Habilidad						
2	Atención						
3	Conocimiento de las normas						

2.10 ¿Y podría indicar cuál de las siguientes frases define mejor a su forma de conducir? (leer frases) (rotar)

1	Normalmente me sorprenden las situaciones complicadas del tráfico	
2	Normalmente me avanzo a las situaciones complicadas del tráfico	
99	Ns/Nc	

3. SITUACIONES EMPÁTICAS EN LA CONDUCCIÓN

Ahora le leeré diferentes situaciones de tráfico y me gustaría que me respondiera unas preguntas relacionadas con cada una de ellas.

SITUACIÓN 1. Va circulando por el carril de la derecha de la autovía y ve que en un carril de incorporación hay una serie de coches intentado incorporarse a la vía.

3.1 ¿Usted qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	No hago nada, sigo circulando	
2	Me cambio de carril, si me apetece	
3	Siempre que puedo me cambio de carril para favorecer las incorporaciones	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

SITUACIÓN 2. Va andando por la calle y ve que hay un coche intentando salir de un parking pero que no puede incorporarse a la vía.

3.2 ¿Qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	Pasar, el coche que se espere	
2	Pasar, porque los peatones tienen preferencia	
3	Parar y dejar que el coche pueda salir	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

3.3 Y si fuera usted el conductor del coche que quiere salir del parking, ¿qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	Intento pasar, aun impidiendo el paso del peatón	
2	Espero que el peatón me permita pasar	
3	Me espero hasta que el peatón haya pasado	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

SITUACIÓN 3. Está parado en un “stop”, detrás de otro coche en el que el conductor mira a derecha y a izquierda pero no se decide a incorporarse.

3.4 ¿Usted qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	No hago nada, entiendo que es una incorporación difícil	
2	No hago nada, pero no entiendo que aún no se haya incorporado	
3	Le hago señales (luces, claxon, etc.) para presionarlo a que salga	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

SITUACIÓN 4. Tiene que estacionar durante un corto periodo de tiempo para dejar un artículo en un establecimiento situado en una calle con dos carriles, uno para cada sentido de la marcha, pero no encuentra sitio cerca para aparcar.

3.5 ¿Usted qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	Dejo el coche “en doble fila”	
2	Dejo el coche “en doble fila”, únicamente si no entorpece el tráfico	
3	Aparco correctamente aunque sea lejos del establecimiento	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

SITUACIÓN 5. Está circulando por el carril exterior de una rotonda con mucho tráfico y ve que el coche que va por el carril interior pone el intermitente para indicar que quiere salir de la rotonda

3.6 ¿Usted qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	Reduzco la velocidad para dejarlo pasar	
2	Continuo circulando aunque le “tape” la salida de la rotonda	
3	Acelero para no dejarlo pasar	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

3.7 Y si ve que el acompañante lleva un mapa en la mano y parece que no sepan exactamente hacia donde van, ¿Usted qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	Reduzco la velocidad para dejarlo pasar	
2	Continuo circulando aunque le “tape” la salida de la rotonda	
3	Acelero para no dejarlo pasar	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

SITUACIÓN 6. Va andando por una calle en la que hay un paso de cebra sin semáforo pero donde los coches tienen muy poca visibilidad y no ven bien si hay peatones.

3.8 Si usted tiene que cruzar por este paso de peatones, ¿qué hace? (leer respuestas) (rotar)

1	Pasar; los peatones tienen preferencia y deben ser los coches los que tienen que tener cuidado	
2	Actuar igual que lo haría en cualquier paso de peatones	
3	Ser muy prudente y comprobar muy bien que no viene ningún coche, entendiendo que ellos no tienen visibilidad y pueden no verme	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

3.9 Y si fuese usted el conductor del coche, ¿qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	No hago nada, si hay un peatón y no le cedo la preferencia tendrá que entender que no lo he visto	
2	Actuar igual que lo haría en cualquier paso de peatones	
3	Reduzco mucho la velocidad, para tener tiempo de ceder el paso a los peatones	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

SITUACIÓN 7. En una carretera de dos carriles, usted va circulando por el carril de la izquierda a la máxima velocidad permitida. Por el retrovisor ve que detrás se le acerca un coche a gran velocidad.

3.10 Si usted es el coche de delante, es decir, el que circula a menor velocidad ¿qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	Me cambio al carril de la derecha	
2	Sigo por el carril de la izquierda, voy a la velocidad máxima permitida y no tengo porque cambiar	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

3.11 Y si fuese usted el que condujera el coche de detrás, es decir, el que circula a mayor velocidad ¿qué haría? (leer respuestas) (rotar)

1	Reduzco la velocidad y sigo al otro coche, si va por el carril izquierdo tendrá algún motivo	
2	Reduzco la velocidad y sigo al otro coche, va a la velocidad máxima permitida y no puedo hacer nada	
3	Hago señales al otro coche (luces, pitada, etc.) para presionarlo a que cambie de carril	
4	Adelanto por el carril de la derecha (no leer)	
77	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

4. FACTORES QUE INCIDEN EN LA CONDUCCIÓN. IMPORTANCIA DE LA EMPATÍA

4.1 Si tuviera que posicionarse en una escala del 0 al 5 donde 0 corresponde a “cuando tengo un incidente o malentendido con otro conductor, en ese momento siempre pienso que es culpa del otro conductor” y 5 a “cuando tengo un incidente o malentendido con otro conductor, en ese momento siempre pienso que es culpa mía”, ¿dónde se situaría?

0	Siempre es culpa del otro conductor	
1		
2		
3		
4		
5	Siempre es culpa mía	
99	Ns/Nc	

4.2 Ahora le leeré una serie situaciones que pueden experimentar las personas cuando conducen, ¿le podría indicar cómo le describe cada una de ellas eligiendo una puntuación del 1 al 5, donde 1 indica “no me describe bien” y 5 “ me describe muy bien”? (leer escala) (leer situaciones)

		No me describe bien	Me describe un poco	Me describe bastante bien	Me describe bien	Me describe muy bien	Ns/ Nc
		1	2	3	4	5	99
	PERSPECTIVE TALKING						
1	Cuando me molesto con alguien en la carretera, generalmente trato de «ponerme en su pellejo» durante un tiempo.						
2	Antes de criticar a alguien por cómo conduce, intento imaginar cómo me sentiría yo si estuviera en su lugar.						
3	No puedo entender cómo algunos conductores inseguros se atreven a salir a la carretera (R).						
4	Cuando conduzco intento entender mejor a los otros usuarios de las vías (peatones, motoristas, etc.), imaginando cómo ven las cosas desde su perspectiva.						
	EMPATHIC CONCERN						
1	Suelo sentir lástima por las personas que veo con problemas en la carretera.						
2	Las desgracias de otros con el vehículo no suelen angustiarme mucho (R).						
3	Cuando veo un accidente en la carretera, tiendo a permanecer tranquilo.						
4	Me suelen conmovir las cosas que veo que pasan en la carretera						

4.3 Si entendemos la “empatía en la conducción” como la capacidad para ponerse en el lugar de los otros usuarios de las vías (conductores, motoristas, ciclistas, peatones,...). ¿Cree que usted conduce de manera empática? (leer opciones)

1	Nunca	
2	Muy pocas veces	
3	Algunas veces	
4	Muchas veces	
5	Siempre o casi siempre	
99	Ns/Nc	

5. AFECTACIÓN DEL ROL DEL INDIVIDUO EN EL NIVEL DE EMPATÍA

5.1 Indique, por favor, cuáles de los siguientes perfiles cree usted que suelen ser más empáticos. (leer perfiles) (pedir que mencione 3 perfiles de conductores) (rotar)

¿Y quiénes cree que suele ser menos empáticos? (leer perfiles) (pedir que mencione 3 perfiles de conductores) (rotar)

		Mayor frecuencia	Menor frecuencia
1	Motoristas		
2	Camioneros		
3	Conductores de turismos		
4	Peatones		
5	Conductores de transporte público		
6	Ciclistas		
77	Otros (especificar)		
99	Ninguno más		

5.2 ¿Cuándo cree que usted es más empático? (respuesta espontánea y múltiple)

1	Como conductor	
2	Como peatón	
3	Como motorista	
4	Como ciclista	
97	Otros (especificar)	
99	Ns/Nc	

6. CONSECUENCIAS DE LA EMPATÍA EN LA CONDUCCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD VIAL Y EL TRÁFICO

6.1 ¿Qué beneficios cree que tiene para el tráfico y la seguridad vial conducir de manera empática? (respuesta espontánea y múltiple) ¿Alguno más?

6.2 (Leer únicamente aquellos que no ha mencionado de manera espontánea) Concretamente, ¿cree que beneficia en...?

		P6.1	P6.2		
			Sí	No	Ns/Nc
			1	2	99
1	Evitar situaciones de riesgo				
2	Facilita que los conductores asuman sus responsabilidades				
3	Cometer menos infracciones e imprudencias				
4	Anticiparse mejor a las actuaciones del resto de usuarios de las vías				
5	Tener menos incidentes de circulación				
6	Facilitar la fluidez del tráfico				
7	Evita situaciones que pueden derivar en discusiones entre los conductores				
8	Prevenir accidentes de tráfico				
9	Supone una conducción más respetuosa con las normas				
97	Otros (especificar)				
99	Ns/Nc				

7. DATOS PERSONALES

Ya para finalizar

7.1 ¿Cuál es su nivel de estudios finalizado?

1	No escolarizado	
2	Sin estudios	
3	Estudios primarios	
4	Estudios secundarios	
5	Estudios posteriores no universitarios	
6	Estudios universitarios	
99	Ns/Nc	

7.2 ¿Cuál es su situación laboral?

1	Tareas del hogar	
2	Estudiante	
3	Ocupado	
4	Parado	
5	Jubilado / Pensionista	
99	Ns/Nc	

Gracias por su colaboración.

Una vez elaborado el estudio se presentará en las Jornadas de Reflexión que se realizarán el próximo Octubre en Madrid . En el mismo web podrá consultar los resultados del estudio.

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

Campo para el correo electrónico (repetir al final)

--	--	--

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

6.2 Lista completa de situaciones de tráfico, respuestas mayoritarias y su relación con la empatía

Nº	Situación	Respuesta	Influencia de la empatía	Tipos de influencia
1	Va circulando por el carril de la derecha de la autovía y ve que en un carril de incorporación hay una serie de coches intentado incorporarse a la vía.	El 92% de los conductores respondió que, si es posible, se cambiarían de carril para facilitar la incorporación.	No	
2	Va andando por la calle y ve que hay un coche intentando salir de un parking pero que no puede incorporarse a la vía.	El 80% de los encuestados pararían y dejarían pasar el coche.	No	
3	¿Y si fuera usted el conductor del coche que quiere salir del parking?	La mayoría de los encuestados (84%) optó por la opción más respetuosa.	No	
4	Está parado en un "stop", detrás de otro coche en el que el conductor mira a derecha y a izquierda pero no se decide a incorporarse.	El 41% optó por no hacer nada entendiendo que es una incorporación difícil y un 25% por hacer señales para presionarle a salir.	Si	Entre los que harían señales para presionar a que el otro conductor salga, hay más personas no empáticas que en el conjunto de la muestra. En cambio, entre los que no hacen nada entendiendo que es una incorporación difícil, encontramos más personas muy empáticas.
5	Tiene que estacionar durante un corto periodo de tiempo para dejar un artículo en un establecimiento situado en una calle con dos carriles, uno para cada sentido de la marcha, pero no encuentra sitio cerca para aparcar.	Más de la mitad de encuestados (55%) respondió con la opción de aparcar correctamente aunque sea lejos.	Si	Encontramos más personas no empáticas entre los consultados que "dejarían el coche en doble fila", y el porcentaje de personas poco empáticas disminuye entre los que aparcarían correctamente aunque fuera lejos.
6	Está circulando por el carril exterior de una rotonda con mucho tráfico y ve que el coche que va por el carril interior pone el intermitente para indicar que quiere salir de la rotonda.	El 84% de los conductores reduciría la velocidad para dejarlo pasar y únicamente el 3% aceleraría para no dejarlo pasar.	No	
7	¿Y si ve que el acompañante lleva un mapa en la mano y parece que no sepan exactamente hacia donde van?	El porcentaje de conductores que eligen la opción de reducir la velocidad para dejarlo pasar, es del 88% (algo superior a la misma situación pero en la que el acompañante no lleva el mapa en la mano).	No	
8	Va andando por una calle en la que hay un paso de cebra sin semáforo pero donde los coches tienen muy poca visibilidad y no ven bien si hay peatones.	El 94% de las personas eligieron ser muy prudentes y comprobar que no pasan coches, entendiéndose que los coches no tienen visibilidad.	No	
9	¿Y si fuese usted el conductor del coche?	La gran mayoría de los encuestados (95%) han elegido la opción de reducir mucho la velocidad para ceder el paso al peatón.	Si	El porcentaje de personas poco empáticas que creen que no harían nada y si hay un peatón, éste tendrá que entender que no lo han visto, es mayor que en el conjunto de la muestra.
10	En una carretera de dos carriles, usted va circulando por el carril de la izquierda a la máxima velocidad permitida. Por el retrovisor ve que detrás se le acerca un coche a gran velocidad.	El 91% de los conductores optaron por cambiarse de carril y el resto por continuar en el mismo carril.	No	
11.	Y si fuese usted el que condujera el coche de detrás, es decir, el que circula a mayor velocidad ¿qué haría?	La mayoría de los conductores optaron por las opciones más seguras: un 18% reduciría la velocidad ya que piensan que si va por ese carril tendrá alguno motivo y un 49% reduciría la velocidad ya que va a la velocidad máxima y no puedo hacer nada. Del resto de encuestados, el 23% optó por hacer luces y el 6% por adelantar por la derecha.	Sí	Entre los que harían luces o adelantaría por la derecha, hay menos conductores muy empáticos y más poco empáticos.

6.3 Índice de tablas

Tabla 1: Los diferentes aspectos de la empatía. (Adaptada de Preston and de Waal, 2002).	23
Tabla 2: Distribución de la empatía en la conducción por comunidades autónomas.	58
Tabla 3: Porcentajes de tipos de usuarios de las vías pública vistos como más empáticos o menos empáticos.	60
Tabla 4: Resumen de las relaciones entre los requisitos básicos, la experiencia y la empatía.	73
Tabla 5: Relaciones entre respeto a las normas y empatía en la conducción.	75
Tabla 6: Relaciones entre respeto a las normas y experiencia en la conducción.	76
Tabla 7: Respeto a las normas en función de la empatía y la experiencia en la conducción.	76
Tabla 8: Relaciones entre prudencia y empatía en la conducción.	78
Tabla 9: Relaciones entre prudencia y experiencia en la conducción.	78
Tabla 10: Prudencia en función de la empatía y la experiencia en la conducción.	79
Tabla 11: Relaciones entre asumir responsabilidades y experiencia en la conducción.	81
Tabla 12: Relaciones entre asumir responsabilidades y experiencia en la conducción.	81
Tabla 13: Asumir responsabilidades en función de la empatía y la experiencia en la conducción.	82
Tabla 14: Relaciones entre evitación de conflictos y empatía en la conducción.	83
Tabla 15: Relaciones entre evitación de conflictos y experiencia en la conducción.	84
Tabla 16: Relaciones entre anticipación y empatía en la conducción.	85
Tabla 17: Relaciones entre anticipación y experiencia en la conducción.	85
Tabla 18: Relaciones entre respeto a las normas y habilidad.	88
Tabla 19: Respeto a las normas en función de la empatía y de la habilidad.	89
Tabla 20: Relaciones entre prudencia y habilidad.	90
Tabla 21: Prudencia en función de la empatía y la habilidad.	91
Tabla 22: Relaciones entre asumir responsabilidades y habilidad.	93
Tabla 23: Asumir responsabilidades en función de la empatía y la habilidad.	94
Tabla 24: Relaciones entre anticipación y habilidad.	97
Tabla 25: Anticipación en función de la empatía y la habilidad.	98
Tabla 26: Relaciones entre el respeto a las normas y la atención prestada a la conducción.	101
Tabla 27: Relaciones entre prudencia y la atención prestada a la conducción.	101
Tabla 28: Relaciones entre el respeto a las normas de circulación y el conocimiento de las mismas.	104
Tabla 29: Respeto a las normas en función de la empatía y el conocimiento de las normas.	105
Tabla 30: Relaciones entre prudencia y conocimiento de las normas.	106
Tabla 31: Prudencia en función de la empatía y el conocimiento de las normas.	107
Tabla 32: Beneficios percibidos de la empatía en la conducción.	111

6.4 Índice de figuras

Figura 1: Modelo jerárquico del comportamiento del conductor (Keskinen, 1996).	8
Figura 2: La Teoría de la conducta planificada (Ajzen, 1991)	11
Figura 3: Modelo de relaciones entre variables para explicar los accidentes al volante (Tronsmoen, 2010)	11
Figura 4: Un modelo de la influencia de la empatía en la conducción segura y responsable.	29
Figura 5: Distribución de la puntuación media en la escala de empatía cognitiva del cuestionario IRI (empatía cognitiva general).	41
Figura 6: Distribución de la puntuación media en la escala de empatía cognitiva adaptada a situaciones de tráfico (empatía cognitiva en la conducción).	41
Figura 7: Relación entre la empatía general y la empatía en la conducción.	42
Figura 8: Ejemplo de figura que representa la distribución de los casos con respecto a una sola variable.	48
Figura 9: Ejemplo de figura que representa la distribución conjunta de dos variables (relación entre las dos variables).	49
Figura 10: Ejemplo de gráfica en la que se muestra la relación entre dos variables (experiencia y anticipación).	51
Figura 11: Ejemplo de gráfica en la que se muestra la relación entre tres variables (empatía, experiencia y anticipación).	53
Figura 12: Distribución de la empatía en la conducción.	56
Figura 13: Distribución de la empatía general.	57
Figura 14: Distribución de la empatía en la conducción en función de diferentes rangos de edad.	57
Figura 15: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de coches intentando incorporarse a una vía.	62
Figura 16: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de ir andando y ver a un coche intentando salir de un parking.	63
Figura 17: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de intentando salir de un parking con el coche y ver a un peatón.	64
Figura 18: Distribución de la empatía en la conducción entre los conductores que dentro de cada una de las opciones a la situación de un coche parado en un stop que no se decide a incorporarse a la circulación.	64
Figura 19: Distribución de la empatía en la conducción entre los conductores que optan por diferentes soluciones ante la situación de tener que estacionar un momento en una calle con un carril para cada sentido de la circulación.	65
Figura 20: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un conductor que quiere salir de una rotonda (sin mapa).	66
Figura 21: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un conductor que quiere salir de una rotonda (con mapa).	67
Figura 22: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un peatón en un paso de cebra sin semáforo.	67
Figura 23: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un conductor en un paso de cebra sin semáforo.	68

Figura 24: Distribución de la empatía dentro de cada una de las opciones a la situación de un conductor presionado por otro conductor que pide paso.	69
Figura 25: Distribución de la empatía en la conducción entre los conductores que optan por diferentes soluciones ante la situación de conducir a la mayor velocidad permitida por el carril de la izquierda y presionar al conductor de delante.	70
Figura 26: Relación entre empatía y experiencia en la conducción.	71
Figura 27: Relación entre experiencia y habilidad en la conducción.	72
Figura 28: Relación entre la experiencia y el respeto por las normas en función de la empatía.	77
Figura 29: Relación entre la experiencia y la prudencia en función de la empatía.	80
Figura 30: Relación entre la experiencia y la responsabilidad de las acciones en función de la empatía.	83
Figura 31: Relación entre la experiencia y la evitación de conflictos en función de la empatía.	84
Figura 32: Relación entre la experiencia y la anticipación en función de la empatía.	86
Figura 33: Esquema de las relaciones directas e interacciones halladas entre la experiencia y la empatía y los cinco factores de la conducción segura y responsable: respeto a las normas, prudencia, asumir las responsabilidades, evitación y resolución de conflictos y anticipación.	87
Figura 34: Relación entre la habilidad y el respeto por las normas en función de la empatía.	90
Figura 35: Relación entre la habilidad y la prudencia en función de la empatía.	92
Figura 36: Relación entre la habilidad y la responsabilidad en función de la empatía.	95
Figura 37: Relación entre la habilidad y la evitación de conflictos en función de la empatía.	96
Figura 38: Relación entre la habilidad y la anticipación en función de la empatía.	99
Figura 39: Esquema de las relaciones directas e interacciones halladas entre la habilidad y la empatía y los cinco factores de la conducción segura y responsable: respeto a las normas, prudencia, asumir las responsabilidades, evitación y resolución de conflictos y anticipación.	100
Figura 40: Esquema de las relaciones directas e interacciones halladas entre la atención y la empatía y los cinco factores de la conducción segura y responsable: respeto a las normas, prudencia, asumir las responsabilidades, evitación y resolución de conflictos y anticipación.	103
Figura 41: Relación entre el conocimiento y el respeto hacia las normas en función de la empatía.	106
Figura 42: Relación entre el conocimiento de las normas y la prudencia en función de la empatía.	108
Figura 43: Relación entre la evitación de conflictos y el conocimiento de las normas en función de la empatía.	109
Figura 44: Esquema de las relaciones directas e interacciones halladas entre el conocimiento de las normas y la empatía y los cinco factores de la conducción segura y responsable: respeto a las normas, prudencia, asumir las responsabilidades, evitación y resolución de conflictos y anticipación.	110
Figura 45: Empatía en la conducción entre conductores con distintas consecuencias legales asociadas a su modo de conducción durante los últimos 5 años.	115

Figura 46: Empatía en la conducción entre conductores que han sufrido algún accidente en los últimos 5 años o no lo han sufrido.	115
Figura 47: Modelo revisado de la influencia de la empatía en la conducción segura y responsable.	121

