



Iniciativa GAZTEZIUR 2017

“Jóvenes vascos/as y seguridad vial”

ENTREGABLE Nº 3:

Propuesta de intervención en jóvenes vascos/as con objeto de reducir los comportamientos de riesgo y la accidentalidad



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

Dirigido a:

*Observatorio de Seguridad Vial y Movilidad
Dirección de Tráfico
Departamento de Seguridad
Gobierno Vasco*

Equipo de investigación:

Qualiker: <https://www.ehu.eus/ehusfera/qualiker/>

Aitor Aritzeta; Profesor de la UPV/EHU y Doctor en Psicología

Goretti Soroa; Profesora de la UPV/EHU y Doctora en Psicología

Mariola Pascual; Doctoranda de la Facultad de Psicología de la UPV/EHU

Agradecimientos

Nuestro más sincero agradecimiento a todos los centros participantes en este estudio. Hemos contado con su máxima colaboración tanto en la fase cualitativa como cuantitativa.

Gracias también a todos/as los y las jóvenes que han participado en esta investigación. Sin ellos/as no hubiera sido posible llevarla a cabo.

ARABA

IES Laudio Behekoa (Laudio)

IES Zaraobe (Amurrio)

LH Mendizabala (Gasteiz)

IES Ekialdea (Gasteiz)

BIZKAIA

IES Urritxe (Etxano)

IES Barrutialde (Barrutia)

LH Almi (Bilbo)

LH Zorrotza (Bilbo)

GIPUZKOA

LH Tolosaldea (Tolosa)

IES Beasain (Beasain)

LH Cebanc (Donostia)

IES Usandizaga (Donostia)

ÍNDICE

	Pág.
1. Introducción	3
2. Metodología	4
2.1. Objetivos	4
2.2. Muestras Participantes	4
2.3. Variables clave	4
2.4. Resultados clave	7
3. Propuestas de intervención	10
3.1. Factores cognitivos	11
3.2. Factores emocionales	12
3.3. Factores conductuales	13
3.4. Factores sociales	14
3.5. Propuesta general de carácter integrativo	14
4. Conclusiones	15

1. INTRODUCCIÓN

El proyecto GAZTEZIUR parte de un Convenio de colaboración entre el Observatorio de Seguridad Vial y Movilidad de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Departamento de Seguridad) y la Facultad de Psicología de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU).

En líneas generales, la iniciativa GAZTEZIUR se divide en cuatro fases interrelacionadas:

Primera fase: Formar grupos focales de jóvenes para realizar una primera aproximación de cuáles podrían ser los factores psicosociales asociados a la conducción y su repercusión en la seguridad vial.

Segunda fase: Elaborar un cuestionario que recoja preguntas relacionadas con los diferentes factores psicosociales objeto de estudio y someter dicho cuestionario a una prueba piloto para depurar incongruencias.

Tercera fase: Aplicar el cuestionario definitivo a una muestra grande de jóvenes de la comunidad autónoma vasca, para determinar los factores asociados a una conducción segura o insegura.

Cuarta fase: Establecer conclusiones y proponer medidas de prevención de accidentes específicas para promover una conducción segura en jóvenes.

Este tercer informe corresponde a la “Cuarta fase” en la que se pretenden establecer conclusiones y proponer medidas de prevención de accidentes específicas para promover una conducción segura en jóvenes.

Este documento está estructurado en 4 apartados de la siguiente manera:

1. **Introducción:** Se describe la finalidad del informe y la estructura del mismo.
2. **Metodología:** Se explica la metodología seguida durante las distintas fases del estudio que han conducido a las propuestas que se realizan en este informe. Después, se describe la muestra participante en las dos fases anteriores. Además, se describen los factores psicosociales evaluados (cognitivos, emocionales, conductuales y sociales), los cuales constituirán la guía de estructuración de las propuestas.
3. **Propuestas de intervención:** En base a los resultados observados en los informes anteriores, se realizan propuestas de intervención agrupadas en los cuatro ejes del modelo teórico, pero en este caso únicamente se centrarán en los aspectos de inseguridad vial. Los ejes son los mismos que estructuraron el estudio cualitativo y cuantitativo, a saber, factores cognitivos, emocionales, conductuales y sociales.
4. **Conclusiones:** Se exponen las principales conclusiones derivadas de la iniciativa GAZTEZIUR, tanto los puntos fuertes como los aspectos a mejorar para investigaciones futuras.

2. METODOLOGÍA

En este punto, se presentan los objetivos tanto generales como específicos de este último informe. Después, se describe la muestra que ha participado tanto en la fase 1 (cualitativa) como en la fase 3 (cuantitativa). A continuación se presentan las variables clave de este estudio, así como los resultados y conclusiones clave observados en los entregables 1 y 2, para, en base a tales resultados se lleven a cabo las propuestas de intervención.

2.1. Objetivos

El objetivo general de este estudio ha sido proponer medidas de prevención de accidentes específicas para promover una conducción segura en jóvenes basadas los resultados de la investigación llevada a cabo dentro de la iniciativa GAZTEZIUR.

Objetivos específicos

- Examinar los resultados clave arrojados por los entregables 1 y 2.
- Llevar a cabo propuestas de intervención con objeto de reducir la conducción insegura y, con ello, la accidentalidad en jóvenes vascos/as.
- Extraer las conclusiones más importantes de esta iniciativa y subrayar sus puntos fuertes y áreas de mejora para el futuro.

2.2. Muestra participante

En la primera fase de la iniciativa GAZTEZIUR, la cual, perseguía formar grupos focales de jóvenes para identificar sus creencias y actitudes respecto a la seguridad vial, participaron un total de 61 jóvenes (29 chicas, 32 chicos) en 10 Grupos Focales (4= FP medio, 16-17 años; 3= FP superior, 18-25 años; 3= Universitarios, 18-25 años) y pertenecientes a 5 centros educativos (Ver entregable 1 para más información).

En la segunda fase de la iniciativa GAZTEZIUR participaron un total de 560 jóvenes de entre 16 y 25 años ($M_{edad} = 19,15$ años), siendo la siguiente la distribución de las variables sociodemográficas clave examinadas: ser conductor/a o no (32,6% sí y 67,4% no); sexo (50% mujeres y 50% hombres); edad (26,75% menores y 73,3% mayores); nivel de estudios (43,2% FP, 24% Bachillerato y 32,7% Universidad); comunidad de residencia (49,6% Gipuzkoa, 27% Bizkaia y 20,5% Araba); y tipo de población donde viven (63,5% pueblo y 36,3% ciudad). (Para ampliar la información, ver entregable 2).

2.3. Variables clave

A continuación y con objeto de tener una clara referencia de los contenidos examinados en las fases previas de esta iniciativa, así como poder observar la vinculación de las propuestas de intervención con el modelo teórico y los resultados obtenidos, se muestran tanto las variables de la primera fase como de las fases 2 y 3.

2.3.1. Variables de la Fase 1 (cualitativa)

El guión utilizado en la fase 1 (cualitativa) para llevar a cabo las entrevistas grupales, estuvo compuesto por un total de 16 preguntas organizadas a su vez en 11 variables distribuidas en estos cuatro ejes centrales o factores psicosociales: cognitivos, emocionales, conductuales y sociales.

La tabla 1 que se presenta a continuación, recoge dicha información.

Tabla 1. Ejes, variables y preguntas claves incluidas en el guión de entrevista grupal

EJES	VARIABLES	PREGUNTAS
I. Cognitivo (creencias)	Creencias sobre la conducción	1. Jóvenes y conducción 2. Diferencias entre jóvenes y adultos/as en la asunción de riesgos en la carretera 3. Diferencias entre chicas y chicos en la conducción
	Creencias sobre el vehículo	4. Identificación con vuestro coche/moto
II. Emocional (motivaciones y emociones)	Motivación por conducir	5. Motivación para conducir
	Emociones básicas	6. Emociones básicas y conducción (estrés, enfado, tristeza, cansancio, miedo y alegría)
III. Conductual (hábitos)	Consumo de drogas	7. Ventajas y desventajas de conducir bajo los efectos del alcohol 8. Medidas para la vuelta a casa sin conducir bajo los efectos de las drogas 9. Información sobre drogas y conducción
	Uso de dispositivos móviles	10. Ventajas del uso de dispositivos móviles mientras se conduce 11. Desventajas del uso de dispositivos móviles mientras se conduce
	Límites de velocidad/circulación	12. Actitud hacia las normas de velocidad y de circulación
IV. Social (influencia externa)	Ciclistas	13. Percepción sobre los/as ciclistas
	Grupo de iguales	14. Influencia de los/as amigos/as
	Padres y madres	15. Influencia de padres y madres
	Instituciones públicas	16. Opinión sobre los recursos públicos para prevenir la accidentalidad en jóvenes

2.3.2. Variables de las Fases 2 y 3 (cuantitativas)

El cuestionario GAZTEZIUR elaborado en la fase 2 y utilizado en la fase 3 de este estudio, estuvo compuesto por un total de 130 ítems que examinaban, a su vez, 22 variables distribuidas en estos mismos cuatro ejes centrales o factores psicosociales: cognitivos, emocionales, conductuales y sociales. Todas las variables se agrupan en dos grandes bloques en base a si se trata de la seguridad vial o de la inseguridad vial.

La tabla 2 que se presenta a continuación, recoge los bloques, ejes y variables examinadas.

Tabla 2. Bloques, ejes y variables incluidas en el cuestionario GAZTEZIUR

BLOQUES	EJES	VARIABLES
SEGURIDAD VIAL	I. Cognitivo (creencias)	1) Conducción asociada a la libertad
		2) Concentración en la conducción
		3) Atribución interna (responsabilidad sobre accidentes)
	II. Emocional (emociones)	4) Regulación de la ansiedad en la conducción
		5) Manejo emocional en la conducción
	III. Conductual (hábitos)	6) Estilo de conducción prudente
	IV. Social (influencia externa)	7) Influencia positiva de iguales
INSEGURIDAD VIAL	I. Cognitivo (creencias)	8) Identificación hacia el vehículo
		9) Baja percepción del riesgo en carretera
		10) Atribución externa (responsabilidad sobre accidentes)
		11) Azar y suerte como causa de accidentes
		12) Juventud asociada a ser arriesgado/a
	II. Emocional (emociones)	13) Ansiedad en la conducción
		14) Vehículo como canalizador de emociones placenteras
		15) Vehículo como canalizador de emociones displacenteras
	III. Conductual (hábitos)	16) Estilo de conducción impulsivo (velocidad)
		17) Estilo de conducción agresivo
		18) Estilo de conducción distraído (móvil)
	IV. Social (influencia externa)	19) Influencia temeraria de iguales (velocidad)
		20) Influencia de iguales hacia el consumo de drogas
		21) Actitud de rechazo hacia ciclistas

2.4. Resultados clave

Seguidamente se mostrarán de forma resumida los resultados clave observados tanto en la fase cualitativa (fase 1) como en la fase cuantitativa (fases 2 y 3). Tales resultados serán, a posteriori, nuestra guía para plantear las propuestas de intervención.

En la fase 1 del estudio GAZTEZIUR se examinó el discurso de los y las jóvenes con objeto de identificar sus creencias y actitudes respecto a la seguridad vial y siguiendo el esquema recogido en la Tabla 1. Seguiremos la estructura de los cuatro ejes o factores del modelo teórico y centraremos nuestro análisis en los resultados asociados a la inseguridad.

2.4.1. Resultados clave del estudio cualitativo (fase 1) asociados a la inseguridad vial

Factores cognitivos

- **Conducir supone principalmente un riesgo** debido a los factores externos impredecibles como el azar, la lluvia, el estado de la carretera o el resto de conductores.
- Especialmente los chicos coinciden en que el **consumo de drogas, las carreras y la actitud temeraria propia de jóvenes de 16-25 años contribuye a la inseguridad vial.**
- El placer por la **velocidad** y el riesgo y la facilidad para distraerse con el uso de **móviles** o con la influencia de sus amigos/as, incide que en gran parte de los **chicos** y, en menor medida, las chicas **arriesguen más.**
- Algunos chicos consideran su moto es parte de su vida, casi una **extensión del yo.**

Factores emocionales

- Conducir **estresado/a** o bajo una emoción displacentera como el **miedo, el enfado o la tristeza** contribuye a la inseguridad vial.

Factores conductuales

- Tras haber **consumido alcohol y/o marihuana** muchos jóvenes se ven capaces de conducir, mostrando cierta sensación de invulnerabilidad.
- **La mayoría afirma utilizar el móvil mientras conduce,** indicando que lo utilizan como sistemas de orientación, comunicación, información y entretenimiento y, en menor medida, como medio para evitar multas.
- Gran parte de los/as jóvenes reconoce **no respetar las normas de velocidad.** Porque son excesivas o inapropiadas y/o porque se han distraído.

Factores sociales

- Los chicos comentan que la **influencia de sus iguales es negativa,** ya que se sienten animados para saltarse las normas o consumir drogas, incluso se distraen con mayor facilidad cuando van con sus iguales.
- Existe una clara **percepción negativa hacia los/as ciclistas.** Consideran que contribuyen a la inseguridad vial por motivos como no usar el carril bici, circular en grupo e ir distraídos/as hablando.

- Se considera que **los recursos públicos destinados a prevenir la accidentalidad en jóvenes son insuficientes**. Sobre todo en lo que se refiere al contenido y duración de las prácticas en la autoescuela (insuficiente), señalización de velocidad (poco realista), transportes públicos (escaso, mal horario y caro), controles, radares y multas (excesivos), aparcamientos (inadecuados) y el estado de la carretera (inadecuados).

2.4.2. Resultados clave del estudio cuantitativo (fases 2 y 3) asociados a la inseguridad vial

Con objeto de llevar a cabo un análisis sistemático de los resultados del entregable 2, hemos construido la tabla 3 donde mostramos los porcentajes para las dimensiones de inseguridad vial examinadas (Ver tabla 2 de este documento para interpretar los números del 8 al 21).

Tabla 3. Distribuciones de porcentajes de los factores de inseguridad vial por ejes y por variables comparativas

			INSEGURIDAD VIAL														
			COGNITIVO					EMOCIONAL				CONDUCTUAL			SOCIAL		
			8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
CONDUCTORES/AS	SEXO	Chicas	40.5	1.2	56	26.2	61.9	22.6	64.3	25.3	40.5	17.9	22.7	15.4	6	57.1	
		Chicos	59.5	12.1	64.7	50.5	68.7	22.2	69.7	32.1	29.6	35.7	12.2	33.3	13.1	62.1	
	EDAD	Menores	22.2	0	77.8	55.5	66.6	11.1	88.8	58.3	88.8	33.3	27.8	55.5	22.2	88.9	
		Mayores	48.8	7.5	59.7	38.6	65.6	23	66.1	27.4	46	25.3	18.6	23.8	9.2	52.8	
	CAV	Gipuzkoa	45.1	6.6	66	36.3	61.6	24.2	63.8	31.4	46.2	30.8	22	26.4	12.1	63.8	
		Bizkaia	56.5	8.7	54.3	47.8	73.9	19.6	78.3	21.1	45.6	43.5	25	23.9	13	55.45	
		Araba	55.5	8.4	55.5	33.3	58.3	19.5	58.3	31.2	50	22.2	14	24.9	2.8	55.5	
	PUEBLO	Pueblo	52.3	7	56.3	40.6	63.3	21.1	67.2	28.3	46.9	25	15.6	28.1	10.2	61.7	
		Ciudad	47.3	7.3	71	36.4	70.9	25.4	67.3	30.5	50.9	27.2	27.3	18.2	9.1	55.4	
	IMPRU	Prudente	50	5	59.4	36.3	64.4	20.7	63.8	23.5	41.3	23.8	15.4	20	8.8	59.5	
Imprudente		50	20	70	55	65	35	90	63.7	95	40	45	60	15	62.5		
Conductores/as			48	7.6	62.8	41.5	65.5	22.2	70.7	33.9	52.8	29.5	22.3	30	11	61.3	
FUTUROS/AS CONDUCTORES/AS	SEXO	Chicas	39.3	9.2	55.5	28	58.1	44.4	59.7	24.6	54.4	32.3	51.5	24	4.5	45.7	
		Chicos	59.9	19.2	65.4	40.6	67	36.8	65.4	73.6	39.5	38.4	32.7	39	9.8	25	
	EDAD	Menores	54.7	19.7	57.9	32.9	61.7	40.4	66.7	35.5	42.1	38.8	13.4	40.4	8.2	44.8	
		Mayores	44.1	9.2	62.6	35.4	63	41.1	58.5	24.1	27.2	35.9	9.5	23	6.7	48.2	
	CAV	Gipuzkoa	50	10.6	64.9	36.2	61.2	41.4	57.5	29.7	32.5	37.2	13.6	34	6.4	52.1	
		Bizkaia	52.9	17.9	52.8	27.4	67	41.5	67.1	28.5	37.8	41.5	10.9	27.3	6.6	48.1	
		Araba	44.4	19	62	39.2	58.3	36.7	68.4	32	34.2	33	7.6	32.9	8.9	34.2	
	PUEBLO	Pueblo	52.5	13.9	60.8	34.1	64.2	41.9	62.4	22.3	35.3	38.8	12.3	34.1	6.9	49.1	
		Ciudad	44.9	14.8	60.4	34.9	30.9	38.3	63.1	28.2	32.9	34.8	10.1	26.8	8.1	44.9	
	IMPRU	Prudente	49.6	11.9	60.3	34.3	61.3	40.6	62.8	28.1	32.3	37.2	8.9	28.5	6.3	47.2	
Imprudente		60	40	55	30	80	40	70	47.5	60	40	42.5	75	25	47.5		
Futuros/as conductores/as			50.2	16.9	59.8	33.9	61.2	40.3	63.8	34	38.9	37.1	19.4	35	8.9	44.3	
TOTAL			49.1	12.2	61.3	37.7	63.3	31.2	67.2	33.9	45.8	33.3	20.8	32.5	9.9	52.8	

Hemos marcado en naranja los porcentajes por encima de 50% y en rojo los que superan el 70% (en algunos casos hay excepciones cuando se desea llamar la atención respecto al factor comparativo). Todos los valores cercanos o superiores al 70% pueden ser considerados representaciones sociales o creencias compartidas por la juventud participante en este estudio. En base a esta tabla, podemos subrayar las siguientes conclusiones clave organizadas por los cuatro factores, así:

Factores cognitivos

- A pesar de ser conscientes de que, en términos generales, el factor humano es un elemento clave para explicar la accidentalidad, la juventud vasca tiene una creencia compartida de que **la responsabilidad sobre los accidentes que les puedan ocurrir a ellos/as** depende más del **estado de la carretera** que de ellos/as mismos/as.
- Los y las jóvenes vascos/as creen de forma compartida que **ser joven y asumir riesgos conduciendo son realidades inseparables**.

Factores emocionales

- Para los jóvenes vascos/as el coche o la moto son, además de medios de transporte, una manera excelente de disfrutar de sus emociones placenteras de libertad, autonomía, alegría... Es decir, el **vehículo es observado como una herramienta que canaliza las emociones placenteras**.

Factores conductuales

- De la muestra examinada, los menores de edad y aquellos/as que se consideran imprudentes reconocen tener un estilo de **conducción impulsivo, saltándose las normas de velocidad**.

Factores sociales

- Existe una opinión bastante compartida en la población joven vasca (rango 52-88%) donde se muestra una clara **actitud de rechazo hacia los y las ciclistas**.

3. PROPUESTAS DE INTERVENCION

A continuación, en base a los resultados clave observados en los entregables anteriores (1 y 2) y resumidos en el apartado 2, se realizarán una serie de propuestas de intervención que consideramos viables y efectivas. Todas las propuestas, tal y como se buscaba en los objetivos del proyecto, buscan incidir sobre las actitudes y creencias de los y las jóvenes vascos/as que incrementan el riesgo de accidentalidad. Siguiendo la lógica del modelo teórico construido para este proyecto, las propuestas se clasificarán en aspectos de pensamiento (cognitivos), en aspectos emocionales, en aspectos de comportamiento (hábitos de conducción) y en aspectos sociales aparecidos como clave.

Todas las propuestas tendrán en cuenta 5 aspectos fundamentales de actuación:

- La descripción básica de la acción.
- Los aspectos sobre los que actúa la acción y, por lo tanto, sobre los que se esperan cambios
- La población objetivo.
- El tiempo durante el que se considera necesario aplicar la acción para poder observar cambios.
- Una estimación subjetiva de los recursos materiales y económicos que supondría la acción.

3.1. Propuestas asociadas a los factores cognitivos

Descripción de la acción	Aspectos sobre los que actúa	Población objetivo	Tiempo de aplicación	Recursos necesarios
<p>Diseñar una campaña publicitaria que dé valor al “estilo de conducción precavido” más propio de las chicas conductoras (seguras, prudente, sosegadas y no influenciadas negativamente por sus pares); que de los chicos (estilo de conducción temerario, agresivo, imprudente y negativamente influenciado por sus pares).</p> <p>Inciendo además en el tratamiento de género, podrían usarse eslóganes de este tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “Aprende de ellas, conduce seguro” - “Mujeres al volante, vida constante” 	<ul style="list-style-type: none"> - Asunción de riesgos - Exceso de velocidad - Influencia social negativa 	Jóvenes	Depende del presupuesto disponible.	<p><i>Moderado.</i></p> <p>Existen dos grandes fuentes de gasto, el de creatividad en la elaboración y en la emisión en los medios.</p>
<p>Emplear los paneles de las vías o carteles publicitarios para transmitir mensajes en dirección contraria a dos creencias instauradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “La carretera no decide, decides TÚ” - “No eliges ser joven o no, pero sí decides arriesgarte o no” 	<ul style="list-style-type: none"> - Percepción de responsabilidad - Relación entre juventud y riesgo 	Toda la población	Entendemos que estos mensajes deben ser cíclicos y cambiantes en periodos de no más de 2 meses para que no generen habituación.	<p><i>Bajo.</i></p> <p>Si los eslóganes se generan en cooperación con el equipo de Gazteziur.</p> <p><i>Moderado.</i></p> <p>Si se subcontrata a una empresa de marketing.</p>
<p>Emitir un documento pedagógico dirigido a las autoescuelas para que sensibilicen a los y las jóvenes que se están preparando el carnet de conducir, sobre sus creencias erróneas y arriesgadas dentro del programa de formación teórico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Joven y velocidad. - Invulnerabilidad - Consumo de drogas y conducción 	Jóvenes	6 meses de elaboración del documento.	<p><i>Bajo.</i></p> <p>Dado que se basa en parte del trabajo elaborado en Gazteziur.</p>

3.2. Propuestas asociadas a los factores emocionales

Descripción de la acción	Aspectos sobre los que actúa	Población objetivo	Tiempo de aplicación	Recursos necesarios
<p>Integrar sistemas de medida del estrés de la persona que conduce, en sus vehículos (p.e. en el volante). Algunas compañías como Mercedes ya los están desarrollando, sin embargo aún no las han introducido en sus vehículos. Las posibilidades de incorporar estas medidas en los vehículos son amplias y ofrecen una información sobre el estrés basados en el biofeedback. Antes de comenzar a conducir podemos tomar conciencia de nuestro nivel de ansiedad Tendríamos una especie de “termómetro emocional” en el vehículo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vehículo como canalizador de emociones - Conducir bajo los efectos de emociones displacenteras 	Toda la población	<p>Dos años.</p> <p>Un año de colaboración con productores y otro año de pruebas y simulación.</p>	<p><i>Moderado-alto.</i></p> <p>En base al diseño de la ingeniería necesaria.</p>
<p>Emplear los paneles de la vía para emitir mensajes que hagan de la conducción una acción consciente y plena (<i>Mindfull driving</i>) y hacerlo de forma cíclica con duraciones no superiores a los dos meses. Unos mensajes tipo podrían ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “¿En qué estás pensando? Conduce” - “¿Dónde está tu cabeza? Ahora en la carretera” 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduce la ansiedad - Ayuda a tomar conciencia de la emoción al volante 	Toda la población	<p>3 meses de diseño de mensajes para todo un año de aplicación</p>	<p><i>Bajo-moderado.</i></p> <p>En función de si se contrata a una empresa de marketing.</p>
<p>Acción de Psicoeducación en las autoescuelas: Crear simuladores de conducción mediante técnicas de <i>serious games</i> donde se trabaje la agresividad y el estrés. Crear el “circuito del enfado” y el “circuito del estrés”. Se puede incluir en app para móviles o para programas de ordenadores con circuitos urbanos con obras, tráfico, peatones, etc o circuitos de carretera secundaria (camiones lentos, ciclistas...) o atascos densos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Agresividad - Estrés - Canalización emociones 	Jóvenes	<p>Entre uno a dos años de diseño y aplicación de la APP o del <i>serious game</i> desarrollado</p>	<p><i>Moderado-alto.</i></p> <p>En función de la complejidad del programa de simulación y la empresa contratada.</p>

3.3. Propuestas asociadas a los factores conductuales

Descripción de la acción	Aspectos sobre los que actúa	Población objetivo	Tiempo de aplicación	Recursos necesarios
Ajustar el sistema de puntos complementando el castigo (multa) y el refuerzo negativo (quitar puntos), con un sistema de refuerzo positivo (dar puntos) que pudiera contribuir a su autogestión y responsabilidad de los actos y consecuencias en la conducción si el conductor/a es parado/a en un control y no es sancionado/a.	- Consumo de alcohol, marihuana, móvil y velocidad	Toda la población	Una vez diseñada, la propuesta, su aplicación es permanente	<i>Bajo.</i> Ya que es una iniciativa de carácter legislativo y depende de la administración.
Generar una APP oficial de tráfico dirigida a jóvenes con información atractiva y ajustada a sus expectativas (p.e. una vez registrados pueden consultar fácilmente los puntos, sanciones, información, novedades, situación del tráfico, y otros contenidos atractivos) que permita, a su vez, transmitir mensajes que fomenten los comportamientos de seguridad al volante. Por ejemplo, “si conduces, no me uses”.	- Uso del móvil al volante	Toda la población	Entre un año o dos en función del diseño y complejidad de la APP.	<i>Bajo-moderado.</i> En función de la complejidad de la APP y la empresa contratada para su desarrollo.
Realizar una campana de sensibilización en discotecas y eventos colectivos de afluencia masiva donde se trabaje con los/as DJs para que emitan mensajes de responsabilidad al volante, sobre todo, al finalizar el evento: de no consumo o de no conducir. Raperos/as y/o bertsolaris (según el evento) que improvisen historias reales de jóvenes que han sufrido un accidente y donde los/as jóvenes se sientan identificados/as.	- Alcohol y drogas al volante - Velocidad - Uso del móvil al volante	Jóvenes	6 meses de diseño y posterior aplicación en función de los eventos colectivos.	<i>Moderado.</i> Por el diseño pero en función del coste de incorporar el espectáculo en el evento seleccionado.
JAIBUS: Aumento del transporte público, a coste de entre semana, incluir líneas adicionales en puntos y momentos clave de fiesta, proporcionar bonos o tarjetas especiales para jóvenes. TALDE-JAIBUS: Añadir un servicio que se pueda reservar por teléfono a nivel grupal.	- Evitar el uso del vehículo en condiciones inadecuadas (alcohol y otras drogas)	Jóvenes	Entre 2 y 6 meses, en función del análisis de infra estructura necesaria y examen real de las posibilidades existentes.	<i>Moderado-alto.</i> Dependiendo de la flota existente y de los recursos humanos disponibles para aumentar el servicio.

3.4. Propuestas asociadas a los factores sociales

Descripción de la acción	Aspectos sobre los que actúa	Población objetivo	Tiempo de aplicación	Recursos necesarios
Realizar una campaña de sensibilización a través de los canales habituales (carteles, internet, etc.), donde se destaque un mensaje clave: ¿Aquí quién conduce? ¿Tú o tus colegas? ¿Conduces o te conducen? Y con ello difundir un mensaje donde se fomente la autoconfianza y seguridad en sí mismos/as como conductores/as.	- Influencia negativa de pares	Jóvenes	6 meses de diseño de la iniciativa y otros 6 meses de aplicación	<i>Moderado.</i> En función de la dimensión de la campaña y expansión de la misma
Entendiendo que esta actitud negativa hacia ciclistas puede desembocar en un accidente o en un atropello, realizar una campaña de sensibilización a través de los canales habituales (carteles, internet, etc.), donde se fomente la convivencia entre ciclistas y conductores/as y donde el colectivo de ciclistas pueda acercarse a los y las jóvenes para explicar su realidad.	- Actitud negativa hacia ciclistas	Jóvenes	6 meses de diseño y un curso académico de implementación	<i>Moderado-alto.</i> En función de si la campaña se hace presencialmente con los colectivos de ciclistas y en función de la extensión de la misma.

3.5. Propuesta general de carácter integrativo

Descripción de la acción	Aspectos sobre los que actúa	Población objetivo	Tiempo de aplicación	Recursos necesarios
Desarrollar una campaña informativa y de sensibilización dirigida a todos los centros de formación con alumnado a partir de 16 años. Se puede diseñar un díptico o tríptico informativo con los resultados más importantes de este estudio.	Todos los resultados clave asociados a la inseguridad vial.	Jóvenes	6 meses de selección y reestructuración de la información generada en la iniciativa Gazteziur.	<i>Moderada.</i> En función de la calidad de la campaña y la tirada que se realice.

4. CONCLUSIONES

Con la realización de este último informe (entregable 3) llegamos al puerto final del proyecto GAZTEZIUR donde, teniendo en cuenta tanto la fase cualitativa como cuantitativa han participado más de 600 jóvenes de los tres territorios de la CAPV.

A lo largo de los tres informes elaborados hemos identificado creencias y comportamientos tanto de seguridad como de inseguridad vial en los y las jóvenes vascos/as que han permitido realizar una fotografía actual de y carácter psicosocial de esta población.

A su vez, consideramos haber realizado dos aportaciones significativas al conocimiento en esta área: 1) Habiendo elaborado un modelo teórico propio, y 2) Habiendo generado un nuevo cuestionario dirigido a jóvenes tanto conductores/as como futuros/as conductores/as.

Este trabajo también posee la potencialidad de haber combinado tanto técnicas de investigación cualitativas como cuantitativas, generando una aproximación multimétodo a la investigación social.

Debido a que el tamaño muestral alcanzado ha sido suficientemente grande, podemos asegurar la representatividad de los resultados y conclusiones presentados a nivel de jóvenes vascos/as. Si bien la escasez de tiempo en la ejecución del proyecto ha supuesto un impedimento real para poder realizar un muestreo aleatorio y representativo de los tres territorios de la CAPV.

De cara a futuros estudios, se plantea pasar de la teoría a la acción llevando a la práctica el conocimiento teórico adquirido mediante la iniciativa Gazteziur hasta el momento. Es decir, poner en marcha y evaluar algunas de las propuestas presentadas en este informe en centros educativos, autoescuelas, puntos habituales de encuentro de grupos de jóvenes, etc.

De esta manera, GAZTEZIUR completaría su actuación en la promoción de la seguridad vial en jóvenes en sus tres vertientes: teórico, práctico y aplicado.