



Jornades de Foment de la Investigació

**“ANÁLISIS DE LA
SENSIBILIZACIÓN
DE LOS JÓVENES
ANTE LA SEGURIDAD
VIAL”**

Autors

Silvia M^a CALLEJO CALEJERO

Sonia IBÁÑEZ ABAD

Jesús VICENTE VIDAL

RESUMEN

Con nuestra investigación pretendemos diseñar un programa de prevención de accidentes a partir del estudio de una realidad concreta. Para ello hemos analizado la sensibilización hacia el uso de medidas de seguridad vial en adolescentes en función de tres variables: la vivencia o no de un accidente, la gravedad del mismo y el grado de parentesco. Los resultados obtenidos, en contra de lo esperado, constatan que la sensibilización no está relacionada inequívocamente con ellas, a excepción de los hermanos en cuanto al grado de parentesco y leve en cuanto a la gravedad.

ABSTRACT

The aim of our research is to design a program to prevent traffic accidents. This syllabus is based on real facts. For it, we have analyzed the sensitizing towards the use of road safety measures, taking into account three variables; having or not an accident, the gravity of it, and the degree of relationship with the person who has had the accident.

The outcomes we got are quite different as we expect to. The results state that the sensitizing is not related to any of these three variables, with the exception of their brothers or sisters have suffered the accident and whether the accident is not serious.

3.1 ENUNCIADO DEL PROBLEMA

La adolescencia, se caracteriza por tratarse de una fase del desarrollo hacia la vida adulta en la que se tiende a transgredir las normas existentes como propio proceso de autoafirmación. Esta actuación se generaliza a todos los ámbitos de la vida, inclusive al que centra nuestra investigación, ya que gran parte de los jóvenes de hoy en día tienen muy poca conciencia ciudadana y sobretodo, una alarmante falta de respeto hacia las normas de tráfico y hacia el uso de medidas de seguridad vial; y lo que es peor aún muy poco respeto hacia la vida de los demás y la suya propia. Lo que se confirma desgraciadamente, con el elevado número de accidentes que pueden ocasionar lesiones de gran importancia tanto orgánicas como psicológicas, las cuales en gran parte son irreversibles (lesiones medulares, parálisis, etc...), o pueden ocasionar la muerte.

La investigación está enfocada a adolescentes con edades comprendidas entre los 14 y los 16 años, ya que consideramos que es en estos momentos cuando más se debe incidir, ya que si tenemos en cuenta que los comportamientos individuales tienen su base en los valores y las actitudes, es fundamental realizar acciones educativas y de sensibilización dirigidas a la PREVENCIÓN.

Consideramos que el trabajo es innovador en cuanto a la ausencia de estudios previos sobre los que se sustentan el diseño y aplicación de programas de intervención en cualquier ámbito educativo.

Creemos suficientemente justificada la gran relevancia de la aplicación de nuestra investigación, ya que los accidentes de tráfico son la causa del mayor número de muertes de jóvenes anuales en el mundo. Así pues, todos los estudios y programas encaminados a la sensibilización y prevención de accidentes contribuirán a la disminución de estas alarmantes cifras de mortalidad. Es urgente, pues, tomar medidas específicas sobre este colectivo de riesgo evidente.

3.2. OBJETIVOS E HIPÓTESIS

Con nuestra investigación pretendemos conseguir los siguientes objetivos:

- 1.- Conocer la problemática de este tema, así como recopilar los estudios publicados al respecto.
- 2.- Elaborar un instrumento para la medida de la sensibilización.

Para medir la sensibilización y actitudes hacia las normas de seguridad vial se hacía necesario la construcción de un instrumento que mostrara las suficientes garantías técnicas, con el fin de que fuera capaz de darnos la información que necesitábamos de la manera más ajustada posible.

- 3.- Analizar el nivel de sensibilización de los jóvenes que cursan 2º ciclo de E.S.O.

Es necesario conocer el nivel de partida de la población respecto al uso de medidas de seguridad vial, para así poder determinar hasta qué punto está sensibilizada la población, así como establecer cuáles son los contenidos de relevancia que se deben incluir en nuestro futuro programa de prevención.

- 4.- Orientar para la realización de un futuro programa de sensibilización hacia el uso de medidas de seguridad vial y prevención de accidentes.

Así pues la hipótesis de partida en esta investigación es *si los jóvenes muestran diferentes niveles de sensibilización hacia el uso de seguridad vial, dependiendo de la vivencia, cercanía y gravedad de un accidente de tráfico.*

4. METODOLOGÍA

4.1. PARTICIPANTES

Los resultados de nuestra investigación provienen de una encuesta administrada a 217 sujetos, que se encuentran a día de hoy cursando 2º ciclo de E.S.O en tres institutos de Castellón, los cuales estaban participando en la campaña que el grupo de Seguridad Vial de la policía local de Castellón estaba llevando a cabo durante el curso 2004/05.

Para la elección de tal muestra seguimos dos criterios:

- Por una parte pensamos que ésta es la edad más adecuada para realizar acciones de sensibilización y prevención de accidentes de tráfico, dado que se encuentran inmersos en una etapa del ciclo vital un tanto conflictiva.
- Por otro lado, al tratarse de una etapa obligatoria y común para todos los jóvenes de esta edad, es fácil su localización al no encontrarse dispersos, y por tanto reflejan mejor la realidad de la sociedad.

Destacamos los siguientes datos de nuestra muestra:

- El porcentaje de sujetos respecto al sexo, está muy equilibrado. Ligeramente por encima de la media de la muestra, un 53,3% son chicas. El 46,7% restante representa a los chicos encuestados.

- En el porcentaje de sujetos por edades cabe destacar que la mitad de la muestra (52%) sujetos tienen 15 años de edad. Un 30,3% de la muestra tienen 14 años, se puede afirmar que se trata de aquellos que cursan 3º de E.S.O. Finalmente con un 2,5% de la muestra se encuentran representados los sujetos que han repetido algún curso durante su trayectoria escolar.
- El porcentaje en cuanto a la primera variable de nuestro cuestionario, si han vivenciado o no un accidente, hace apreciar muy superior el porcentaje de sujetos que a estas edades ya han sufrido un accidente, un 62,7% frente a un 37,3%. Estas cifras corroboran la importancia que tiene, en estas edades, iniciar programas de prevención de accidentes de tráfico.

4.2. INSTRUMENTOS

Para la confirmación o no de nuestra hipótesis hemos elaborado una escala global de valoración formada por un cuestionario, con nivel de inferencia baja, el cual se puede dividir en dos partes:

- En la primera aparecen 3 preguntas, la primera sobre la vivencia o no de un accidente de tráfico, con respuesta dicotómica (SI/NO). En el caso de contestar afirmativamente en ésta se contestarían las otras dos a cerca de la gravedad y grado de parentesco del mismo. Estas dos preguntas son de respuesta alternativa múltiple con las siguientes opciones (pudiéndose contestar más de una):

-Grado de parentesco: Tú mismo

Padres
Hermanos
Amistades
Otros

-Gravedad del accidente: Muerte
Muy grave
Grave
Leve

- En la segunda parte aparecen 15 ítems a contestar mediante una escala Likert (del 1 al 5). Los cuales giran entorno a los siguientes bloques de contenidos:

Casco
Cinturón
Velocidad
Peatón
Alteración de la atención

4.3. PROCEDIMIENTO

Nuestra investigación es de tipo cuantitativo, por cuanto que tratamos los resultados en el programa SPSS.

El diseño es descriptivo, de encuesta de corte transversal. Queremos analizar la situación en la que se encuentran los jóvenes en cuanto a sus niveles de sensibilización respecto al uso de medidas de seguridad vial. Es decir, nos hemos centrado en el pre-test.

No obstante, esta investigación se podría completar con una posible segunda fase, que se trataría de un diseño experimental. Se realizaría un post-test en la misma muestra tras la aplicación de un programa de prevención con el objetivo de modificar la realidad de esos jóvenes, transmitiendo actitudes positivas hacia el uso de esas medidas, y enfocándolo a las carencias reflejadas en el pre-test.

A continuación vamos a enumerar cronológicamente los pasos seguidos en nuestra investigación:

- Análisis de la problemática.
- Planteamiento de la hipótesis de partida.
- Elaboración del instrumento de medida.
- Selección de la muestra y recogida de información.
- Análisis estadísticos y obtención de resultados.
 - Descriptivos, con la finalidad de observar la situación de partida.
 - Prueba T para muestras independientes, para ver si existen diferencias significativas entre los encuestados que hayan vivenciado un accidente o no.
 - Análisis discriminante, para buscar un patrón diferencial de sensibilización en las respuestas de los adolescentes.
 - Análisis cluster, para averiguar patrones de respuesta que sigan los encuestados y no predeterminados anteriormente.
 - Tablas de contingencia utilizando Ji-cuadrado, para determinar qué variables correlacionan significativamente con cada uno de los perfiles del Cluster.
- Conclusiones.
- Líneas directrices del programa de prevención.

5. RESULTADOS

5.1. DESCRIPTIVOS

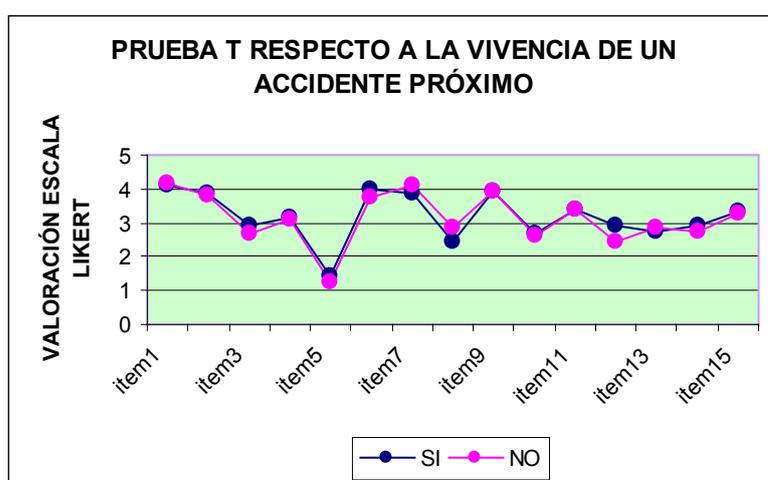
Una vez introducidos los datos al SPSS hemos calculado los **descriptivos**. De entre todas las medias de tendencia central, destacamos el resultado obtenido en la media respecto a las contestaciones de todos los encuestados en todos los ítems. La media se sitúa en un 3.28, respecto a una escala Likert (de 1 a 5). Los encuestados no se posicionan respecto a la sensibilización, ya que la media no se aproxima a ninguno de los dos extremos.

También cabe destacar que el valor medio de la desviación típica de las respuestas es de 0.61. Así pues el coeficiente de variación es de un 18,6 %, este valor nos indica que las respuestas medias de nuestros encuestados son homogéneas.

5.2. CONTRASTE

Al no apreciar diferencias entre los encuestados a través de los descriptivos, hemos decidido aplicar la **Prueba T para muestras independientes**, respecto a la variable sobre la vivencia o no de un accidente de tráfico.

GRÁFICO 4



En este gráfico podemos observar que los perfiles se superponen, así pues, no hay diferencias significativas entre las respuestas de los encuestados que SI han tenido un accidente próximo (perfil azul) y la de aquellos que NO lo han tenido (perfil rosa).

Tanto en los descriptivos como en la prueba T, no constatamos diferencias significativas. Por lo que debemos hacer otros cálculos diferentes.

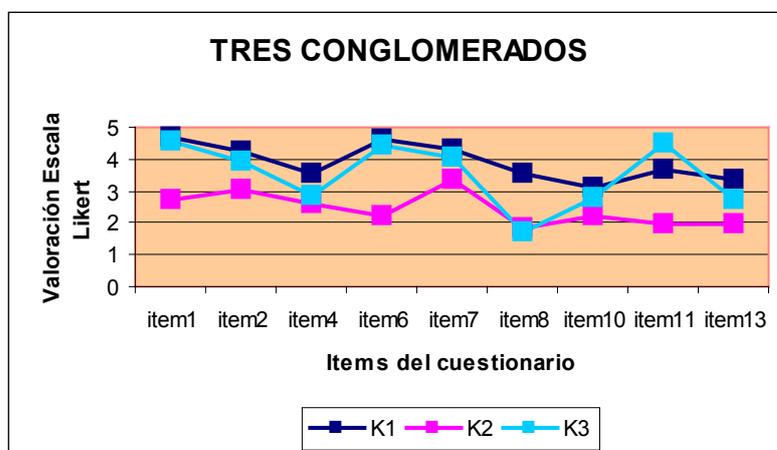
5.3 ANÁLISIS MULTIVARIADO

Consideramos oportuno realizar un **Análisis Discriminante**. Por medio de este procedimiento hemos averiguado que no hay elementos que distingan una diferencia de sensibilización en las respuestas de los adolescentes respecto a aquello que nos habíamos planteando en nuestra hipótesis de partida, es decir, por la vivencia o no de un accidente, por la gravedad y por el grado de parentesco, y de aquí se desprende que nuestra hipótesis no se corrobora.

Por medio del **Análisis Cluster**, aplicado solamente a los ítems del cuestionario, hemos analizado si existía algún patrón de respuesta no predeterminado previamente entre nuestros encuestados.

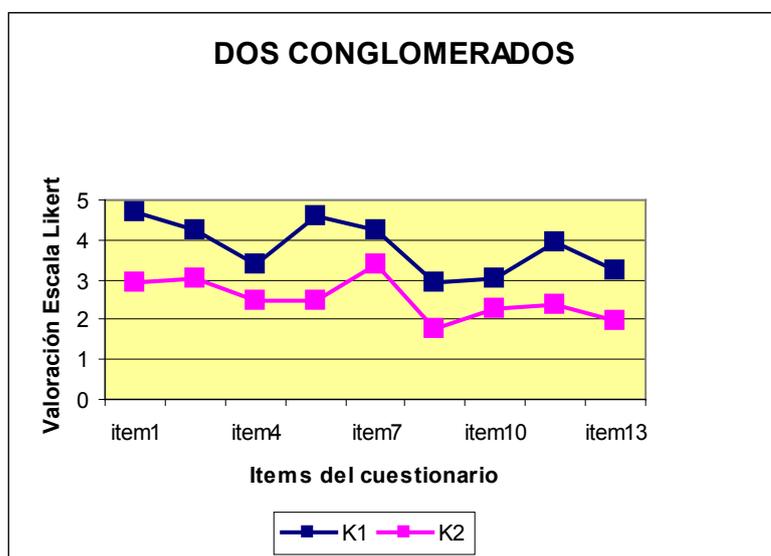
Lo habitual a la hora de realizar esta técnica es partir de tres conglomerados, pero hemos descartado el perfil medio, representado de color turquesa en el gráfico, porque comparte actitudes con los otros dos.

GRÁFICO 5



Finalmente por medio de dos conglomerados, hemos obtenido dos perfiles bien delimitados. El perfil 1 representa a todos aquellos encuestados más sensibilizados y el perfil 2 aquellos menos sensibilizados. Para visualizar mejor los resultados, hemos trasladado los datos a un gráfico de líneas teniendo en cuenta eliminar los ítems no significativos y los ítems inversos.

GRÁFICO 5



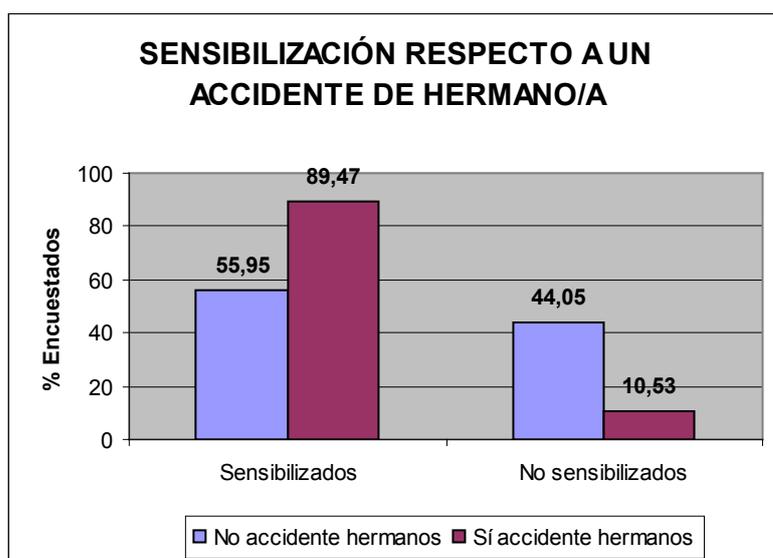
Posteriormente hemos realizado **tablas de contingencia utilizando Ji-cuadrado** para obtener correlaciones bivariadas entre cada una de las variables del cuestionario con los perfiles. Pretendemos averiguar qué variables explican mejor el perfil 1 de los más sensibilizados. Hemos encontrado que solamente son significativas las variables:

- Leve respecto a la gravedad del accidente (95%)
- Hermanos respecto al grado de parentesco (99%)

Es decir, aquellos jóvenes que han presenciado en su entorno un accidente leve o un accidente de un hermano parecen estar más sensibilizados en el uso de medidas de seguridad vial.

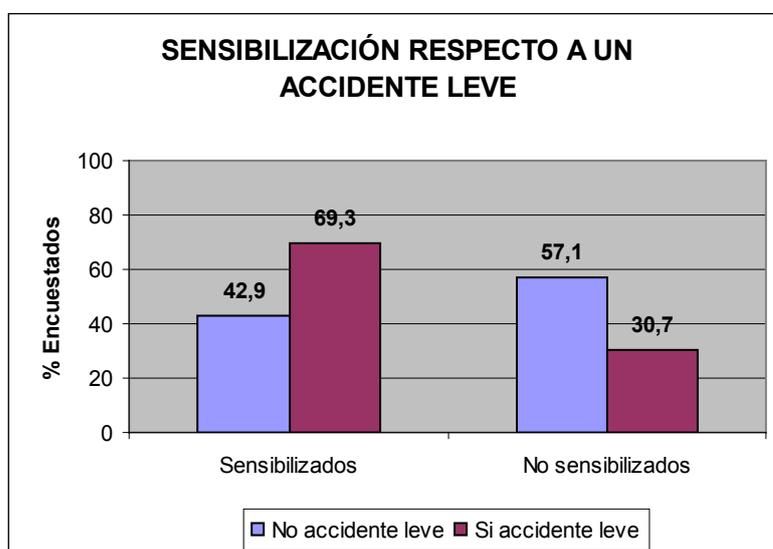
A continuación presentamos dos tablas en las que podemos ver representadas claramente las dos variables significativas. Observamos que los porcentajes se invierten. En el perfil de los sensibilizados es mayor la cantidad de encuestados que tienen la variable leve o accidente de hermano. En cambio en el otro perfil es inferior.

GRÁFICO 6



Como vemos en el gráfico, de todas las personas que se encuentran en el perfil 1 de los más sensibilizados, una cantidad muy elevada (89,47 %) ha tenido un hermano suyo un accidente. En cambio en el perfil 2 de los menos sensibilizados esta cantidad es muy pequeña (10,53 %).

GRÁFICO 7



Como vemos en el gráfico, de todas las personas que se encuentran en el perfil 1 de los más sensibilizados, una cantidad superior (69,3 %) ha tenido un accidente leve. En cambio en el perfil 2 de los menos sensibilizados esta cantidad es inferior (30,7 %).

Para finalizar hemos querido comprobar si estas dos variables interaccionan, presentándolas a la vez un mismo sujeto. Tras realizar la **Correlación de Pearson** se ha visto que únicamente son significativas por separado.

6. DISCUSIÓN

Todo nos hacía pensar que los encuestados que hubieran vivido un accidente próximo iban a mostrar unos índices de sensibilización más altos que los que no, y como se puede observar en el gráfico 4, esto, increíblemente no es así, ya que los perfiles se superponen. Aunque parezca mentira, significa que para la sensibilización hacia el uso de medidas de seguridad vial no parece importar el haber vivido o no un accidente de tráfico.

Llama la atención observar que los encuestados no responden a un patrón lógico esperado, así pues no muestran mayor sensibilización si han vivenciado un accidente más grave o de alguien más cercano a su entorno, como cabía esperar, y como se reflejaba en nuestra hipótesis de partida. Así pues, la sensibilización respecto al uso de medidas de seguridad no es directamente proporcional a la vivencia de un accidente, a la gravedad del mismo o al grado de parentesco.

Hemos aplicado el Análisis Cluster al no obtener un patrón diferenciador respecto a la sensibilización con el análisis discriminante y para averiguar qué patrones de respuesta no determinados previamente nos aportan datos significativos respecto a la sensibilización de los encuestados.

Hemos obtenido como variables significativas que expliquen mejor el perfil de los más sensibilizados: leve y hermano. Nosotros pensamos que el haber obtenido como variable significativa accidente de hermano próximo, puede ser por la cercanía y confianza con esta figura, ya que en la adolescencia se comparte mucho tiempo y experiencias con los hermanos. Y haber tenido un accidente leve cercano, puede ser por la mayor frecuencia en que podemos encontrarlos en nuestro entorno y ver las consecuencias directas del mismo a partir del día siguiente al accidente.

De aquí pueden derivarse las pertinentes críticas a las campañas de educación y prevención de accidentes de la DGT en las cuales se abusa de sangre y secuencias muy impactantes, cuando los adolescentes lo ven tan lejos de su entorno que piensan que no va con ellos y que nunca les van a ocurrir y esto hace que no les sensibilicen.

Pensamos que este tipo de campañas si son eficaces en momentos puntuales y con expectativas a corto plazo, como por ejemplo las operaciones de salida y retorno de vacaciones, etc... pero nunca, como se está haciendo actualmente, en programas educativos llevados a cabo en escuelas e institutos, en los que se pretenden un cambio de actitudes a largo plazo.

Estas campañas educativas deberían seguir las directrices generales que expondremos a continuación, y que están debidamente justificadas después del tratamiento de los resultados obtenidos en nuestra investigación.

Las líneas generales de actuación de un posible programa de prevención de accidentes de tráfico en adolescentes son:

- La constatación de la necesidad de realizar una investigación previa a cualquier intervención.
- La necesidad de contextualizar toda intervención partiendo de los intereses y necesidades del alumnado al cual se le vaya a aplicar el programa.
- La premisa de que al prevenir accidentes leves estamos evitando también los graves, así pues no es necesario abusar de dramatismo.
- Las variables significativas a través de las que vamos a trabajar para obtener mayores índices de sensibilización son:
 - Accidente leve
 - Accidente de hermano.
- El realismo en la elección y planificación de sus actuaciones, de forma que la meta definida pueda alcanzarse con los recursos materiales y humanos con los que se cuenta durante la aplicación del programa.
- La unidad en el diseño, mostrando una relación coherente entre los elementos del mismo: objetivos, actividades, técnicas, temporalización, evaluación.
- La flexibilidad como principio que permita las modificaciones oportunas a lo largo del desarrollo del programa si fuera necesario reajustarlo a nuevas necesidades o circunstancias.

Este programa deberá garantizar la seguridad vial en adolescentes por medio de dos objetivos básicos

- Sensibilizar a los jóvenes en el buen uso de las medidas de seguridad vial.
- Disminuir el número de accidentes de tráfico en los que se encuentran implicados jóvenes de edad comprendida entre 14 y 16 años.

Para favorecer la adquisición de estos objetivos se trabajarán los siguientes contenidos, en los cuales nuestros encuestados mostraban índices de sensibilización bajos. Éstos son:

- Normas de circulación para peatones.
- El casco como elemento de seguridad.
- El cinturón de seguridad.
- El control de la velocidad excesiva.
- El consumo de sustancia que alteran la atención y la percepción, tanto como conductor o como pasajero.
- El uso concienciado y limitado del móvil.

A modo de ejemplo, éstas son algunas de las actividades que se pueden trabajar en el programa de prevención:

1. Testimonios de adolescentes cuyos hermanos han sufrido un accidente.
2. Diálogo en el aula sobre las causas y consecuencias de accidentes habituales que hayan podido presenciar.

3. Juegos de imaginación y reflexión, posibles situaciones derivadas de accidentes leves como por ejemplo “Me he roto una pierna en un accidente de moto ¿En qué cambia mi vida?”.
4. Actividades Role-playing: “Mi hermano se ha matado en un accidente de tráfico” y “Mi hermano no ha sufrido nunca un accidente”.
5. Tratar las consecuencias que sufren los familiares directos o grupos de amigos del accidentado.
6. Elaborar dos textos iguales, planteando una hipotética situación: “Estoy en Benicasim y quiero volver a Castellón”, pero que tengan una única diferencia que aluda a la pérdida de un hermano por accidente. Repartir los dos textos a dos grupos y plantearles preguntas sobre las decisiones que tomarían. Reflexionar en grupo y puesta en común.
7. Elaborar un croquis del itinerario que cada alumno sigue para llegar desde casa hasta el instituto en el que señalen los puntos peligrosos que deben tener en cuenta como peatón.

7. REFERENCIAS

- J. L. RODRÍGUEZ DIÉGUEZ. Educación vial y publicidad de automóviles.1992 Madrid, Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior,. Cap. 1, 8 y 9, pp. 9–18 y 141–205.
- <http://www.dgt.es/educacionvial/recursos/dgt/EduVial/20/30/index.htm>
Investigación sobre las actitudes hacia las normas de circulación y la educación vial
- <http://www.dgt.es>