
7. - PERFILES PREDICTIVOS DE RIESGO

El propósito del siguiente capítulo consiste en la identificación de los predictores de riesgo en los jóvenes objeto de nuestra investigación.

Para ello, hemos procedido a extraer los resultado a partir de la regresión múltiple.

Una vez definidas las variables del estudio predictivo se presentan los resultados en función de la siniestralidad experimentada por los jóvenes en función del vehículo que conducían.

7.1. - Procedimiento seguido para llevar a cabo el estudio predictivo.

Con el objetivo de llegar a explicar cuáles son los predictores de riesgo que presentan una mayor relación con los accidentes de tráfico en la muestra estudiada, hemos procedido a aplicar la técnica estadística de la regresión múltiple contemplada dentro de los métodos de análisis multivariable.

La regresión múltiple estudia las relaciones entre una variable dependiente (variable criterio) y un conjunto de variables independientes (variables predictoras).

El procedimiento que hemos seguido ha consistido en primer lugar, en la definición de la variable dependiente, así como cada una de las variables independientes. En segundo lugar, hemos establecido los grupos de variables objeto de estudio con el objetivo de observar de manera más exhaustiva las relaciones que se producen en los distintos grupos de variables, a fin de constatar en último término, las diferencias existentes entre las mismas.

Una vez identificadas las variables, así como definidos los grupos de sujetos, hemos definido el procedimiento para seleccionar el número óptimo de variables a considerar en la ecuación de regresión.

En nuestro caso, hemos decidido el procedimiento *stepwise*, que supone la selección de las variables paso a paso, de forma que, en cada uno se introduce o elimina una variable.

Al final de todo el proceso, se obtiene una relación de las variables introducidas y, variables excluidas de acuerdo con el grupo de sujetos analizados.

Finalmente, hemos creído oportuno presentar los resultados de la siguiente forma:

1. Resultados de la regresión múltiple según los grupos de variables previamente definidos, a fin de obtener los diferentes perfiles predictivos en función de los ítems del cuestionario.
2. Presentación de los resultados obtenidos según los factores de riesgo teóricos. En este sentido, presentamos los resultados obtenidos ordenados según los ocho factores de riesgo que identificamos en el marco teórico de nuestro trabajo.
3. Resultados obtenidos a partir de las puntuaciones factoriales. A partir de los ocho factores obtenidos con la técnica del análisis factorial, se realiza la regresión múltiple. Los resultados de los factores resultantes se presentan para cada uno de los grupos de variables estudiados.

7.2. - Definición de las variables del estudio predictivo.

Las variables para el estudio de la regresión múltiple se han delimitado de la siguiente forma:

- **Respecto a la variable dependiente (variable criterio).**

Para llevar a cabo el procedimiento estadístico con el programa spss windows, se han realizado tres análisis distintos, especificando por tanto, tres variables dependientes diferentes pero relacionadas todas ellas con la accidentalidad experimentada por los sujetos que conforman la muestra.

- VD: Número total de accidentes en bicicleta y en ciclomotor,
- VD: número de accidentes en bicicleta,
- VD: número de accidentes en ciclomotor.

- **Respecto a las variables independientes (variables predictoras).**

En cuanto a las variables independientes, quedan constituidas en general, por la totalidad de ítems que conforman el cuestionario de identificación de predictores de riesgo (QPR-s).

Sin embargo, en el análisis que presentamos referido a la regresión múltiple de acuerdo con las puntuaciones factoriales, las variables independientes se encuentran agrupadas en torno a dichas puntuaciones y, por tanto, en este caso son ocho las variables independientes definidas.

Como paso previo a la ejecución de la regresión múltiple, hemos realizado un análisis moderador. De acuerdo con Bisquerra (1989) el análisis moderador es apropiado realizarlo en el estudio predictivo y, consiste en el análisis de grupos de sujetos con el objetivo de averiguar en qué grupos las relaciones entre las variables predictoras y la variable criterio son más fuertes.

Siguiendo este criterio, hemos agrupado a los sujetos en función de las siguientes variables moderadoras:

- Edad. Se han establecido dos intervalos para esta variable: 14-15 años y, 16-18 años.
- Género.
- Relación edad y género

7.3. - Perfiles predictivos de riesgo.

Tras la explotación estadística de los datos a través del programa Spss, los resultados de la regresión en función de los grupos que previamente hemos definido son los que presentamos a continuación:

7.3.1. - Perfil general predictivo del número de accidentes con todos los alumnos de la muestra.

Los resultados obtenidos con la totalidad de los alumnos que conforman la muestra en relación con la variable número de accidentes (véase anexo nº13.) indican que, en general los mejores predictores de riesgo en los accidentes de bicicleta y ciclomotor son:

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 16: Cuando voy en bicicleta o ciclomotor, con el casco me siento más seguro y corro más.
- Ítem 26: Cuando no veo ningún peligro, acostumbro a correr más de lo que permiten las indicaciones de velocidad.
- Ítem 47: Cuando voy por carretera, procuro circular lo más a la derecha posible.
- Ítems 24: Me gusta ponerme el primero con el ciclomotor en los semáforos.
- Ítem 2: Mis amigos beben cerveza u otras bebidas alcohólicas.

El nivel de la regresión ha resultado ser de .454

De los resultados se desprende que es el ítem relacionado con la tendencia al riesgo el de mayor incidencia, seguido de los ítems referidos al conductor, señales y, vía. De igual forma, del análisis de dichos ítems se constata la estrecha

relación que guardan con el factor velocidad, concretamente en los ítems 13, 16 y 26. En cuanto al ítem 47 puede llegar a advertirnos del riesgo que puede comportar la circulación por carretera, lo cual resulta especialmente significativo, si tenemos en cuenta que nos encontramos ante conductores de bicicleta y, en menor medida de ciclomotor.

7.3.1.1. - Perfil predictivo de los conductores según género.

Los resultados del estudio predictivo en relación con la variable género, (anexo nº13) nos muestran el siguiente perfil predictivo:

1. *En los hombres*, el perfil descrito por orden de importancia nos muestra puntuaciones altas en los siguientes ítems:

Nivel de regresión: .432

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 50: Siempre que puedo escojo vías de dirección única, para evitar el choque frontal.
- Ítem 2: Mis amigos beben cerveza u otras bebidas alcohólicas.

2. En cuanto a *las mujeres*, el perfil predictivo identifica por orden de importancia los siguientes ítems:

Nivel de regresión: .575

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 30: Con unos buenos neumáticos, puedo correr más cuando hay hielo y/o nieve.
- Ítem 11: Cuando voy en coche o moto de acompañante, me gusta que el conductor corra mucho.
- Ítem 46: Los vehículos que yo conduzco, tienen los frenos en buen estado.
- Ítem 42: Conozco las normas de seguridad vial
- Ítem 10: Me gusta arriesgarme cuando conduzco.

Si comparamos los resultados obtenidos entre hombres y mujeres podemos observar que, el predictor referido a la tendencia al riesgo (ítem 13) se encuentra presente en ambos géneros, lo cual viene a remarcar el hecho de la presencia de un fuerte componente de competitividad entre la población joven, el cual comportará un elevado riesgo y un comportamiento temerario en una situación de conducción.

En cuanto al resto de ítems no presentan coincidencias entre géneros, si bien resulta interesante la presencia de la variable referida al alcohol en el caso de los hombres (ítem 2)

7.3.1.2. - Perfil predictivo de los conductores según edad.

Respecto a la edad, (anexo nº13) el perfil predictivo obtenido por intervalos indica que:

1. En general, los conductores de edades comprendidas entre los 14-15 años obtienen puntuaciones altas en los siguientes ítems:

Nivel de la regresión: .545

- Ítem 13: Me gusta hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 16: Cuando voy en bicicleta o ciclomotor, con casco me siento más seguro y corro más.
- Ítem 19: Creo que soy atrevido conduciendo.
- Ítem 50: Siempre que puedo escojo vías de dirección única para evitar el choque frontal.

2. Los conductores de edades comprendidas entre los 16-18 años han obtenido una puntuación alta en el ítem 13, con un nivel de .329.

Es de destacar este último resultado, puesto que pone de manifiesto la importancia que adquiere para los jóvenes de estas edades el hecho de hacer competiciones.

7.3.1.3. - Perfil predictivo según edad y género.

- Respecto a los hombres se obtienen puntuaciones altas en los siguientes ítems:

14-15 años:

Nivel de la regresión: .528

- **Ítem 13:** Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 43: Tengo especial cuidado de ser visto por el resto de conductores cuando hago un cambio de vía, sentido o dirección.
- Ítem 16: Cuando voy en bicicleta o ciclomotor, con casco me siento más seguro y corro más.

16-18 años:

Nivel de la regresión: .553

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 2: Mis amigos beben cerveza u otras bebidas alcohólicas.
- Ítem 9: Me gusta sentir la velocidad en mi bicicleta o ciclomotor.
- Ítem 15: Me gusta poner la música fuerte y cantar cuando mis amigos me llevan en coche.
- Ítem 48: Conduzco con precaución la bicicleta o ciclomotor cuando el pavimento está mojado.

- En cuanto a las mujeres obtienen puntuaciones altas:

14-15 años:

Nivel de la regresión: .659

- Ítem 13 Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 30: Con unos buenos neumáticos puedo correr más cuando hay nieve/hielo.
- Ítem 19: Creo que soy atrevido conduciendo.
- Ítem 42: Conozco las normas de seguridad vial.

16-18 años:

Nivel de la regresión: .759

- Ítem 13 Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 18: Cuando no veo ningún peligro, acostumbro a saltarme las señales de tráfico.
- Ítem 11: Cuando voy en coche o moto de acompañante, me gusta que el conductor corra mucho.
- Ítem 36: Si el tráfico no permite correr, después intento compensar el tiempo perdido procurando ir a mayor velocidad.
- Ítem 24: Me gusta ponerme el primero en los semáforos.

7.3.2. - Perfil general predictivo de los conductores de bicicleta con todos los alumnos de la muestra.

Los resultados obtenidos con los alumnos conductores de bicicleta (anexo nº14) indican que, en general los mejores predictores de riesgo en los accidentes de bicicleta son:

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 7: Cuando voy en bicicleta y veo una pendiente en bajada, procuro ir a la máxima velocidad.
- Ítem 47: Cuando voy por carretera, procuro circular los más a la derecha posible.
- Ítem 4: Tomo bebidas alcohólicas.
- Ítem 24: Me gusta ponerme el primero en los semáforos.
- Ítem 26: Cuando no veo peligro, acostumbro a correr más de lo que permiten las indicaciones de velocidad.
- Ítem 16: Cuando voy en bicicleta o ciclomotor, con el casco me siento más seguro y corro más.

El nivel de la regresión ha resultado ser de .443

En el caso de los alumnos que han experimentado accidentes en bicicleta, el ítem relacionado con la tendencia al riesgo presenta gran incidencia, seguidos de los ítems relacionados con velocidad, vía, alcohol, tráfico, señales y, conductor.

Como podemos observar en este grupo de alumnos se encuentran presentes prácticamente la totalidad de los

factores de riesgo, a excepción del factor vehículo, que hace referencia al mantenimiento del mismo.

7.3.2.1. - Perfil predictivo de los conductores de bicicleta según género.

Los resultados en relación con la variable género (véase anexo nº14) nos indican el siguiente perfil predictivo:

1. En los *hombres*, el perfil predictivo nos indica puntuaciones altas en los siguientes ítems:

Nivel de regresión: .392

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 2: Mis amigos beben cerveza u otras bebidas alcohólicas.
- Ítem 50: Siempre que puedo escojo vías de dirección única para evitar el choque frontal.

3. las *mujeres*, el perfil predictiva indica por orden de importancia los siguientes ítems:

Nivel de regresión: .640

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 11: Cuando voy en coche o moto de acompañante me gusta que el conductor corra mucho.

- Ítem 30: Con unos buenos neumáticos, puedo correr más cuando hay hielo o nieve.
- Ítem 24: Me gusta ponerme el primero en los semáforos.
- Ítem 25: Me gusta adelantar a los vehículos.
- Ítem 38: Utilizo el casco cuando voy en bicicleta.
- Ítem 33: Me gusta circular por los carriles de la izquierda y correr como los otros vehículos.
- Ítem 46: Los vehículos que conduzco tienen los frenos en buen estado.
- Ítem 10: Me gusta arriesgarme cuando conduzco.
- Ítem 26: Cuando no veo peligro, acostumbro a correr más de lo que permiten las indicaciones de velocidad.

Comparando los resultados en función de la variable género, observamos la presencia en ambos casos del factor tendencia al riesgo. Es de resaltar también el hecho de un mayor número de predictores de riesgo en el caso de las mujeres.

7.3.2.2. - Perfil predictivo de los conductores de bicicleta según edad.

Por lo que respecta a la variable edad en los conductores que han experimentado accidentes en bicicleta, los resultados nos muestran el siguiente perfil predictivo (véase anexo nº14):

1. Los conductores de ambos géneros de edades comprendidas entre los 14-15 años obtienen puntuaciones altas en:

Nivel de regresión: .516

- Ítem 20: Me gusta cuando voy en bicicleta, derrapar a altas velocidades aunque pueda hacerme daño.
- Ítem 16: Cuando voy en bicicleta, con casco me siento más seguro y corro más.
- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 50: Siempre que puedo elijo vías de dirección única para evitar el choque frontal.

2. Los conductores de 16-18 años presentan el siguiente perfil predictivo:

Nivel de regresión: .397

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 24: Me gusta ponerme el primero en los semáforos.
- Ítem 26: Cuando no veo peligro acostumbro a correr más de los que permiten las indicaciones de velocidad.

7.3.2.3.- Perfil predictivo según edad y género.

- Los hombres obtienen puntuaciones altas en los siguientes ítems (anexo nº14):

14-15 años:

Nivel de regresión: .483

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 43: Tengo especial cuidado de ser visto por el resto de conductores cuando hago un cambio de vía, sentido o dirección.
- Ítem 16: Cuando voy en bicicleta, con el casco me siento más seguro y corro más.

16-18 años:

Nivel de la regresión: .368

- Ítem 2: Mis amigos beben cerveza u otras bebidas alcohólicas.
- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.

- Las mujeres obtienen las siguientes puntuaciones:

14-15

Nivel de regresión: .670

- Ítem 20: Me gusta cuando voy en bicicleta, derrapar a altas velocidades, aunque pueda hacerme daño.

- Ítem 38: Utilizo el casco cuando voy en bicicleta.
- Ítem 30: Con unos buenos neumáticos, puedo correr más cuando hay hielo o nieve.
- Ítem 3: Creo que en las fiestas si tomo bebidas alcohólicas me relacionaré más.

16-18 años

Nivel de la regresión: .526

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 18: Cuando no veo peligro acostumbro a saltarme las señales de tráfico.
- Ítem 11: Cuando voy en coche o moto de acompañante, me gusta que el conductor corra mucho.

7.3.3. - Perfil general predictivo de los conductores de ciclomotor con todos los alumnos de la muestra.

Los resultados obtenidos con la totalidad de los alumnos de la muestra que conducen ciclomotor indican que, en general los mejores predictores de riesgo de accidentes son (anexo nº15):

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 25: Me gusta hacer adelantamientos a los vehículos con mi ciclomotor.

- Ítem 50: Siempre que puedo elijo vía de dirección única, para evitar el choque frontal.
- Ítem 20: Me gusta, cuando voy en bicicleta o ciclomotor, derrapar a altas velocidades, aunque pueda hacerme daño.

El nivel de la regresión ha resultado ser de .333

7.3.3.1. - Perfil predictivo de los conductores de ciclomotor según género.

Los resultados obtenidos en relación con la variable género (anexo nº15) indican el siguiente perfil predictivo en los alumnos de la muestra que han tenido accidentes en ciclomotor:

1. En los *hombres*, se obtienen puntuaciones altas en los siguientes ítems:

Nivel de regresión: .397

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 20: Me gusta, cuando voy en bicicleta o ciclomotor, derrapar a altas velocidades, aunque pueda hacerme daño.
- Ítem 50: Siempre que puedo elijo vía de dirección única, para evitar el choque frontal.
- Ítem 25: Me gusta hacer adelantamientos a los vehículos con mi ciclomotor.

2. En cuanto a las *mujeres*, el perfil predictivo de riesgo de accidentes es el siguiente:

Nivel de regresión: .428

- Ítem 30: Con unos buenos neumáticos, puedo correr más cuando hay hielo o nieve.
- Ítem 17: Llevo pasajeros en mi ciclomotor y tengo menos de 16 años.
- Ítem 42: Conozco las normas de seguridad vial.
- Ítem 23: Después del ciclomotor, me gustaría tener un coche potente y no demasiado grande.

7.3.3.2. - Perfil predictivo de los conductores de ciclomotor según edad.

Por lo que se refiere a la variable edad, los resultados han sido los siguientes (anexo nº15)

1. Los conductores de edades comprendidas entre los 14 y 15 años han obtenido puntuaciones altas en:

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 17: Llevo pasajeros en mi ciclomotor y tengo menos de 16 años.
- Ítem 30: Con unos buenos neumáticos, puedo correr más cuando hay hielo o nieve.

Nivel de regresión: .406

1. Los conductores de 16-18 años:

Nivel de regresión: .333

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 20: Me gusta cuando voy en bicicleta o ciclomotor, derrapar a altas velocidades, aunque pueda hacerme daño.
- Ítem 48: Conduzco con precaución la bicicleta o ciclomotor cuando el pavimento está mojado.

7.3.3.3.- Perfil predictivo según edad y género.

- Los *hombres* obtienen puntuaciones altas en los siguientes ítems:

14-15 años:

Nivel de la regresión: .370

- Ítem 16: Cuando voy en bicicleta o ciclomotor con el casco me siento más seguro y corro más.
- Ítem 43: Tengo especial cuidado de ser visto por los otros conductores cuando hago un cambio de vía, sentido o dirección.

16-18 años:

Nivel de la regresión: .519

- Ítem 9: Me gusta sentir la velocidad en mi bicicleta o ciclomotor.

- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 20: Me gusta cuando voy en bicicleta o ciclomotor, derrapar a altas velocidades, aunque pueda hacerme daño.

- Los resultados obtenidos por las *mujeres* han resultado ser los siguientes:

14-15 años:

Nivel de la regresión: .676

- Ítem 3: Creo que en las fiestas si tomo bebidas alcohólicas me relacionaré más
- Ítem 13: Me gusta mucho hacer competiciones con los amigos por una vía aunque haya tráfico.
- Ítem 29: Me gusta tomar las curvas y notar como el vehículo tiende a derrapar o resbalar.
- Ítem 10: Me gusta arriesgarme cuando conduzco.
- Ítem 30: Con unos buenos neumáticos, puedo correr más cuando hay hielo o nieve.

16-18 años:

Nivel de regresión: .344

- Ítem 23: Después del ciclomotor me gustaría tener un coche potente y no demasiado grande.

7.4. - Conclusiones del estudio predictivo según los factores de riesgo teóricos.

Con el objetivo de facilitar el análisis de los datos presentados, hemos procedido a agrupar la información a de acuerdo con los factores de riesgo.¹¹

7.4.1. - Conclusiones respecto a los conductores de bicicleta y ciclomotor.

En el estudio predictivo realizado con la totalidad de sujetos que componen la muestra se encuentran presentes los ocho grandes factores que previamente consideramos para la elaboración de nuestro instrumento.

Atendiendo a esta clasificación los resultados en relación con los grandes factores de riesgo indican:

- ALCOHOL.

En general, *los jóvenes de 16-18 años convienen en afirmar que sus amigos tienden a consumir bebidas alcohólicas.* Igualmente deseamos resaltar, que a pesar de no constatarse de manera explícita entre la totalidad de los sujetos el consumo de alcohol por los propios sujetos, ello no significa que no lo hagan y, que la ingestión de alcohol se produzca antes de los 16 años. Ello se podrá comprobar más adelante, especialmente cuando aludamos al colectivo

de mujeres. En todo caso se constata que el consumo se hace evidentes en chicos de 16 o más años.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO								
		CONDUCTORES BICICLETA Y CICLOMOTOR								
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T	T	H	H	M	M
					14-15	16-18	14-15	16-18	14-15	16-18
Alcohol	Mis amigos beben cerveza o alcohol.									

T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº12: Predictores relacionados con el alcohol en conductores de bicicleta y ciclomotor.

- VELOCIDAD.

En el caso de la velocidad, aparecen tres predictores diferenciados en función del género. Por lo que respecta a *los hombres conductores de 16-18 años estos manifiestan que la velocidad les produce una sensación placentera cuando conducen su propio vehículo, mientras que en el caso de las mujeres (16-18), esa sensación agradable se produce cuando van de acompañantes en el vehículo, llegando incluso a incitar al conductor para que aumente la velocidad.*

¹¹ Asimismo, puede consultarse el cuadro-resumen de todos los resultados obtenidos en el anexo nº 16.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES BICICLETA Y CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T	T	H	H	M	M	
					14-15	16-18	14-15	16-18	14-15	16-18	
Velocidad	Cuando voy de acompañante, me gusta que el conductor corra										
	Me gusta sentir la velocidad.										
	Si tengo confianza en el conductor le incito a correr más										
T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.											

Tabla nº13: Predictores relacionados con la velocidad en conductores de bicicleta y ciclomotor.

• **TENDENCIA AL RIESGO**

En general, a todos los sujetos de la muestra les gusta competir aunque haya tráfico, siendo la competitividad entre amigos uno de los rasgos distintivos e la población joven de acuerdo como veíamos en el marco teórico de nuestro trabajo.

Especialmente deseamos resaltar el hecho de que las mujeres se consideran en general atrevidas y, reconocen arriesgarse cuando conducen. De esta forma, reconocer este tipo de comportamientos temerarios resulta

especialmente interesante, sobretodo si tenemos en cuenta que a pesar de considerarse atrevidas y que arriesgan en la conducción, en general, el número de accidentes en bicicleta y/o ciclomotor resulta menor que en los hombres (209 accidentes de bicicleta y ciclomotor en las mujeres frente a 586 en los hombres).

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO								
		CONDUCTORES BICICLETA Y CICLOMOTOR								
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18
Tendencia al riesgo	Competición con amigos.									
	Soy atrevido conduciendo									
	Me gusta arriesgarme cuando conduzco.									

T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº14: Predictores relacionados con la tendencia al riesgo en conductores de bicicleta y ciclomotor.

En cuanto al resto de factores, los resultados indican:

- **CONDUCTOR**

Se identifica como predictor el hecho de que, en general *los hombres de edades comprendidas entre los 14-15 años manifiestan que se sienten más seguros cuando conducen con casco y, esta seguridad les conduce a correr más.*

Capítulo 7

Por otro lado, los resultados indican que *los hombres (16-18 años) cuando van de acompañantes les gusta poner la música fuerte y cantar en el vehículo.*

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO								
		CONDUCTORES BICICLETA Y CICLOMOTOR								
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18
Conductor	Con casco me siento más seguro y corro más.									
	Me gusta poner la música fuerte y cantar cuando me llevan.									

T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº15: Predictores relacionados con el conductor en conductores de bicicleta y ciclomotor.

- **VEHÍCULO**

Los resultados obtenidos en relación con el vehículo indican que, *las mujeres de 16-18 años afirman que los vehículos que conducen tienen los frenos en buen estado.*

Perfiles predictivos de riesgo.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES BICICLETA Y CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T	T	H	H	M	M	
					14-15	16-18	14-15	16-18	14-15	16-18	
Vehículo	Los vehículos que conducen tienen los frenos buen estado.										

T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº16: Predictores relacionados con el vehículo en conductores de bicicleta y ciclomotor.

• VÍA

En general, *todos los sujetos de la muestra parecen conocer las normas básicas de circulación en una vía, al afirmar que cuando van por carretera procuran circular lo más a la derecha posible.*

Pese a estos resultados, *las mujeres (14-15 años) parecen disponer de menor información sobre la conducción bajo condiciones climáticas adversas, (como hielo o nieve) al afirmar que con unos buenos neumáticos se puede correr más.*

Por lo que respecta a los hombres, *se identifica como predictor en los jóvenes de 16-18 años el hecho de conducir con precaución cuando el pavimento está mojado.*

Capítulo 7

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES BICICLETA Y CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T	T	H	H	M	M	
					14-15	16-18	14-15	16-18	14-15	16-18	
Vía	Por carretera circulo por la derecha.										
	Con unos neumáticos puedo correr más con hielo/nieve.										
	Conduzco con precaución cuando el pavimento está mojado.										

T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº17: Predictores relacionados con la vía en conductores de bicicleta y ciclomotor.

• TRÁFICO

Los resultados obtenidos para este factor indican que, general, *los hombres tienden a escoger vías de dirección única para evitar el choque frontal, así como también procuran ser vistos por otros conductores al realizar maniobras en la vía.*

Respecto a *las mujeres (16-18 años), manifiestan que en general les gusta correr después de un atasco, adelantar a otros vehículos y ponerse en primer lugar cuando los semáforos están en rojo.*

Perfiles predictivos de riesgo.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES BICICLETA Y CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	
Tráfico	Escojo vías de dirección única para evitar choque frontal.										
	Ser visto por otros conductores al hacer cambio de vía, sentido.										
	Si el tráfico no permite correr, después compenso al ir a mas velocidad.										
	Me gusta ponerme el primero en los semáforos.										
	Me gusta adelantar a los vehículos.										

T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla n°18: Predictores relacionados con el tráfico en conductores de bicicleta y ciclomotor.

• SEÑALES

En general, *los sujetos de la muestra acostumbran a correr más de lo que permiten las indicaciones de velocidad y a*

transgredir las señales de tráfico (especialmente las mujeres de 16-18 años de la muestra). Este tipo de comportamientos temerarios que se producen a pesar de conocer las normas de circulación y seguridad, podrían constituir un claro ejemplo de que los jóvenes a pesar de tener los conocimientos relativos a la conducción, generalmente no los aplican.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO								
		CONDUCTORES BICICLETA Y CICLOMOTOR								
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18
Señales	Acostumbro a correr más de lo que permiten las indicaciones.									
	Conozco las normas seguridad.									
	Cuando no veo peligro acostumbro a saltarme las señales de tráfico.									

T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla n°19: Predictores relacionados con las señales en conductores de bicicleta y ciclomotor.

7.4.2. - Conclusiones respecto a los conductores de bicicleta.

- **ALCOHOL**

En general, *los jóvenes conductores (hombres y mujeres) que conforman la muestra consumen alcohol y admiten, en el caso de los hombres, que sus amigos beben alcohol. Por lo que se refiere a las mujeres (14-15 años), opinan que el alcohol les permitirá relacionarse más.*

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES BICICLETA									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	
Alcohol	Tomo bebidas alcohólicas										
	Mis amigos beben cerveza o alcohol.										
	Creo que en las fiestas si tomo alcohol me relacionaré más.										
T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.											

Tabla nº20: Predictores relacionados con el alcohol en conductores de bicicleta.

• **VELOCIDAD**

En general, *todos los sujetos cuando conducen bicicleta al ver una bajada procuran ir a la máxima velocidad.*

En el caso de las mujeres (16-18) cuando van de acompañantes de un vehículo les gusta que el conductor corra mucho.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES BICICLETA									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	
Velocidad	Cuando voy en bicicleta o ciclomotor y veo una bajada procuro ir a la máxima velocidad										
	Cuando voy en coche o moto de acompañante, me gusta que el conductor corra mucho.										
T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.											

Tabla n°21: Predictores relacionados con la velocidad en conductores de bicicleta.

• **TENDENCIA AL RIESGO**

Respecto a los conductores de bicicleta y la tendencia al riesgo, en general *todos los jóvenes manifiestan que les gusta hacer competiciones con los amigos, pero concretamente las mujeres reconocen que les gusta arriesgarse cuando conducen, así como derrapar a altas velocidades a pesar del riesgo que ello puede conllevar.*

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES BICICLETA									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	
Tendencia al riesgo	Competiciones con amigos.										
	Me gusta arriesgarme cuando conduzco.										
	Me gusta derrapar a altas velocidades, aunque pueda hacerme daño.										
T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.											

Tabla nº22: Predictores relacionados con la tendencia al riesgo en conductores de bicicleta.

En cuanto al resto de factores:

- **CONDUCTOR**

Las mujeres (14-15) generalmente utilizan el casco cuando conducen bicicleta sin embargo, este dispositivo les hace sentirse más seguras y, consecuentemente corren más.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES BICICLETA									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T	T	H	H	M	M	
					14-15	16-18	14-15	16-18	14-15	16-18	
Conductor	Utilizo el casco cuando voy en bicicleta.										
	Cuando voy en bici o ciclomotor con casco me siento más seguro y corro más.										

T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº23: Predictores relacionados con el conductor en conductores de bicicleta.

• **VEHÍCULO**

En general, las mujeres reconocen que los vehículos que conducen tienen los frenos en buen estado.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES BICICLETA									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T	T	H	H	M	M	
					14-15	16-18	14-15	16-18	14-15	16-18	
Vehículo	Los vehículos que conduzco tienen los frenos en buen estado.										

T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº24: Predictores relacionados con el vehículo en conductores de bicicleta.

• **VÍA**

En general, *todos los sujetos de la muestra parecen conocer las normas básicas de circulación en una vía, al afirmar que cuando van por carretera procuran circular lo más a la derecha posible.*

Pese a estos resultados, *las mujeres (14-15 años) parecen disponer de menor información sobre la conducción bajo condiciones climáticas adversas, (como hielo o nieve) al afirmar que con unos buenos neumáticos se puede correr más.*

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO								
		CONDUCTORES BICICLETA								
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18
Vía	Por carretera circulo por la derecha.									
	Con unos neumáticos puedo correr más con hielo/nieve.									

T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº25: Predictores relacionados con la vía en conductores de bicicleta.

• TRÁFICO

En cuanto a la circulación, *las mujeres manifiestan que les gusta adelantar a otros vehículos, así como circular por los carriles de la izquierda y correr como los otros vehículos.* En cambio, los hombres admiten la adopción de medidas, como por ejemplo: escoger vías de dirección única a fin de evitar el choque frontal, al igual que también ponen especial cuidado de ser vistos por otros conductores al hacer un cambio de vía, sentido o dirección.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO								
		CONDUCTORES BICICLETA								
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18
Tráfico	Me gusta ponerme el primero en los semáforos.									
	Escojo vías de dirección única para evitar choque frontal.									
	Me gusta adelantar a los vehículos con mi bicicleta/ciclo motor.									

	Me gusta circular por los carriles de la izquierda y correr como los otros vehículos.									
	Tengo especial cuidado de ser visto por otros conductores cuando hago cambio de sentido.									
T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.										

Tabla nº26: Predictores relacionados con el tráfico en conductores de bicicleta.

• **SEÑALES**

Las mujeres de 16-18 años acostumbran a saltarse las señales de tráfico.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO								
		CONDUCTORES BICICLETA								
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18
Señales	Cuando no veo peligro acostumbro a correr más de lo que permiten las indicaciones de velocidad.									

Capítulo 7

	Cuando no veo peligro acostumbro a saltarme las señales de tráfico.										
T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.											

Tabla n°27: Predictores relacionados con las señales en conductores de bicicleta.

7.4.3. - Conclusiones respecto a los conductores de ciclomotor.

- **ALCOHOL**

El predictor en este caso identificado indica que *las mujeres entre 14-15 años afirman el consumo de alcohol puede facilitarles las relaciones interpersonales.*

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	
Alcohol	Creo que en las fiestas si tomo bebidas alcohólicas me relacionaré más.										
T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.											

Tabla n°28: Predictores relacionados con el alcohol en conductores de ciclomotor.

• **VELOCIDAD**

Los hombres entre 16-18 años manifiestan que les gusta sentir la velocidad mientras conducen.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	
Velocidad	Me gusta sentir la velocidad.										

T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº29: Predictores relacionados con la velocidad en conductores de ciclomotor.

• **TENDENCIA AL RIESGO**

En el caso de las mujeres (16-18 años) y de los hombres (14-15) no se identifica el predictor relacionado con hacer competiciones con amigos.

Otros predictores identificados con este factor son los relacionados con derrapar en las curvas entre los hombres (16-18) y las mujeres (14-15), así como el hecho de que a estas últimas les guste arriesgarse cuando conducen.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO								
		CONDUCTORES CICLOMOTOR								
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18
Tendencia al riesgo	Competiciones con amigos.									
	Me gusta derrapar a altas velocidades, aunque pueda hacerme daño.									
	Me gusta en las curvas como el vehículo tiende a derrapar o resbalar.									
	Me gusta arriesgarme cuando conduzco.									
T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.										

Tabla nº30: Predictores relacionados con la tendencia al riesgo en conductores de ciclomotor.

En cuanto al resto de factores:

- **CONDUCTOR**

En general, el colectivo que conduce ciclomotor y que tiene menos de 16 años reconoce llevar pasajeros en el vehículo.

En cuanto a los hombres de 14-15 años reconocen que el casco les hace sentirse más seguros y correr más.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	
Conductor	Llevo pasajeros en mi ciclomotor y tengo menos de 16 años.										
	Cuando voy en bici o ciclomotor con casco me siento más seguro y corro más.										

T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.

Tabla nº31: Predictores relacionados con el conductor en conductores de ciclomotor.

- **VEHÍCULO**

- Las mujeres y, especialmente las de edades comprendidas entre los 16-18 años reconocen que después del ciclomotor les gustaría tener un coche potente y no demasiado grande.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	
Vehículo	Después del ciclomotor me gustaría tener un coche potente y no demasiado grande.										
T: total; H: hombres; M:mujeres; T14-15:Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.											

Tabla nº32: Predictores relacionados con el vehículo en conductores de ciclomotor.

• **VÍA**

Entre las mujeres (14-15 años) existe la idea de que con unos buenos neumáticos se puede correr más cuando hay nieve/hielo. Sin embargo, el colectivo de 16-18 años comenta que conducen con precaución cuando el pavimento está mojado.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	

Vía	Con unos neumáticos puedo correr más con hielo/nieve.									
	Conduzco con precaución cuando el pavimento está mojado.									
T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.										

Tabla n°33: Predictores relacionados con la vía en conductores de ciclomotor.

• **TRÁFICO**

En general, los hombres de la muestra, reconocen que les gusta adelantar a los vehículos con el ciclomotor, al igual que tienden a escoger vías de dirección única para evitar el choque frontal. Por otro lado, los jóvenes de 14-15 años tienen especial cuidado de ser visto por otros conductores cuando realizan algún tipo de maniobra en la vía.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T 14-15	T 16-18	H 14-15	H 16-18	M 14-15	M 16-18	
Tráfico	Me gusta adelantar a los vehículos con mi bicicleta/ciclomotor.										

	Escojo vías de dirección única para evitar choque frontal.									
	Tengo especial cuidado de ser visto por otros conductores cuando hago cambio de sentido.									
T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.										

Tabla n°34: Predictores relacionados con el tráfico en conductores de ciclomotor.

• **SEÑALES**

En general, las mujeres conocen las normas de circulación y seguridad vial.

PREDICTORES		GRUPOS DE RIESGO									
		CONDUCTORES CICLOMOTOR									
TIPO	ÍTEM	T	H	M	T	T	H	H	M	M	
					14-15	16-18	14-15	16-18	14-15	16-18	
Señales	Conozco las normas de seguridad vial.										
T: total; H: hombres; M: mujeres; T14-15: Total alumnos 14-15 años; T16-18: total alumnos 16-18 años; H14-15: hombres 14-15 años; H16-18: hombres 16-18 años; M14-15: mujeres 14-15 años; M16-18: mujeres 16-18 años.											

Tabla n°35: Predictores relacionados con las señales en conductores de ciclomotor.

7.5. - Análisis de los predictores de riesgo a partir de las puntuaciones factoriales.

A partir de los resultados obtenidos en el análisis factorial de ocho factores que presentábamos en el capítulo anterior, hemos calculado las puntuaciones factoriales obtenidas por cada individuo en cada uno de estos factores con el objetivo de utilizar estas puntuaciones en el análisis predictivo a partir de la regresión múltiple.

Para llevar a cabo el análisis de los datos, hemos utilizado las mismas variables dependientes que en el análisis anterior.

Antes de pasar a exponer los resultados obtenidos, recordemos los ocho factores identificados a partir del análisis factorial:

- FACTOR 1: Relación entre tráfico, velocidad y señales.
- FACTOR 2: Relación entre velocidad y tendencia al riesgo.
- FACTOR 3: Vía, tráfico y vehículo.
- FACTOR 4: Relación entre alcohol y tendencia al riesgo.

- FACTOR 5: Tendencia al riesgo, velocidad, vía y conductor.
- FACTOR 6: Relación entre vía y tráfico.
- FACTOR 7: Relación entre conductor, señales y vehículo.
- FACTOR 8: Relación entre velocidad, vehículo y conductor.

7.5.1. - Conductores de bicicleta y ciclomotor.

- Los resultados obtenidos (anexo nº17) indican que, *en los sujetos que conforman la muestra* se identifican los factores 2, 5, 4, 1 los cuales están relacionados con la velocidad, tendencia al riesgo, vía, conductor, alcohol, tráfico y, señales.

Dichos resultados indican la presencia en la muestra objeto de estudio de prácticamente la totalidad de los factores de riesgo que anunciábamos en el marco teórico de nuestro trabajo, a excepción del factor vehículo.

- Los sujetos *varones* (anexo nº17) identifican los factores 5, 2, 4, los cuales guardan relación con los grandes factores de riesgo: alcohol, velocidad y, tendencia al riesgo. En el caso de las *mujeres* (anexo nº17), los factores identificados son el 8, 1, 2, 4, encontrándose presentes la gran mayoría de los factores, a excepción de la vía y, el conductor.

- En cuanto a los resultados por *edades*, en los sujetos de edades comprendidas entre 14-15 años se identifican los factores 2, 5 y 8, todos ellos relacionados con la velocidad, mientras que en los sujetos de 16-18 años no se han identificado factores (anexo nº17).

7.5.2. - Conductores de bicicleta.

Respecto a los sujetos que habitualmente conducen bicicleta, los resultados obtenidos según las diferentes variables estudiadas indican (anexo nº18):

- En todos los sujetos de la muestra que conducen bicicleta se identifican los factores 2, 4, 5, todos ellos relacionados con los grandes factores de riesgo: alcohol, velocidad y, tendencia al riesgo.

- La distribución por géneros señala los factores 5,3,2,4 en el caso de los hombres, mientras que en el caso de las mujeres se identifican los factores 8 y 2, relacionados fundamentalmente con la velocidad, tendencia al riesgo, vehículo y conductor (anexo nº18)

- Por edades y género, se identifica en ambos géneros en el intervalo de edad 14-15 la presencia del factor 2 relacionado con la velocidad y la tendencia al riesgo. En el caso del intervalo de edad de 16-18 años no se han identificado factores en hombres y/o mujeres.

7.5.3. - Conductores de ciclomotor.

- En todos los sujetos de la muestra se identifica la presencia del factor 5 y 1. (anexo nº 19)
- Mientras que en los hombres de edades comprendidas entre los 16-18 años se identifica el factor 5 (tendencia al riesgo, velocidad, vía y conductor), en las mujeres entre 16-18 años se encuentra presente el factor 1 (tráfico, velocidad y señales)
- En los sujetos de edades comprendidas entre los 14-16 años, se identifican los factores 5 y 3 en el caso de los hombres, mientras que en las mujeres se encuentran el factor 5, 2 y, 1.

7.6.- Consideraciones finales.

A partir del análisis efectuado a lo largo de este capítulo podemos llegar a algunas conclusiones significativas que pueden orientar la intervención escolar:

- Los sujetos que conforman la muestra presentan predisposición potencial al riesgo de accidentes en los grandes factores de riesgo: alcohol, velocidad y, tendencia al riesgo, siendo la intervención escolar en este sentido, un aspecto de carácter prioritario.

- Destacamos especialmente aquellos predictores relacionados con la tendencia al riesgo, prácticamente presentes en la totalidad de los grupos estudiados.
- A raíz de los datos obtenidos proponemos de forma general que, la intervención escolar en la muestra objeto de estudio debería centrarse necesariamente en aspectos relacionados con:
 - Los comportamientos competitivos en los jóvenes
 - Autocontrol emocional.
 - Información sobre las repercusiones del consumo de bebidas alcohólicas.
 - Control de la velocidad
 - Utilización de las medidas de seguridad en el vehículo, especialmente en los que se refiere al uso del casco y su relación con la seguridad y, no con el aumento de velocidad.
 - Respeto hacia las señales de circulación.

8.- APORTACIONES DEL ESTUDIO DE PREDICTORES DE RIESGO EN LA ESCUELA. DESCRIPCIÓN DEL MATERIAL RELACIONADO CON LA TENDENCIA AL RIESGO.

Una vez realizado el estudio de los predictores de riesgo en el grupo de sujetos de la muestra así como analizados los resultados obtenidos, el siguiente paso deberá consistir en la planificación, diseño y, posterior puesta en marcha de acciones que, desde el ámbito de la escuela tengan como objetivo prioritario la reducción de los accidentes de tráfico desde una perspectiva preventiva.

De forma previa a la intervención y, por su contribución a la misma, presentamos las aportaciones que supone el estudio de predictores a partir de una secuencia metodológica que, en relación con el proceso de intervención se inicia con las aportaciones de nuestro estudio en el diagnóstico de la predisposición al riesgo, en la delimitación de objetivos, contenidos y, materiales, para finalizar en la evaluación de los resultados obtenidos.

Tras la descripción de cada una de las aportaciones del estudio de predictores de acuerdo con la secuencia aludida, presentamos a modo de propuesta un material relacionado

con la tendencia al riesgo¹². Dicha propuesta, pretende servir de guía a los profesionales de educación vial cuando aborden la intervención en el mencionado ámbito.

8.1.- Aportaciones del estudio de los predictores de riesgo a la educación vial en la escuela.

El estudio de predictores de riesgo supone un nuevo enfoque para la intervención de la educación vial en la escuela, debido a tres razones fundamentalmente:

1.- Posibilita la intervención preventiva con los alumnos

A este respecto, la intervención preventiva en el ámbito de la educación vial, supone una manera de actuar antes de que se produzcan los accidentes, siendo este uno de los aspectos de mayor importancia en la reducción de los accidentes.

Creemos que algunos de los resultados insatisfactorios que puedan producirse cuando se aborda la educación vial en las escuelas pueden deberse, entre otras razones a que la intervención se produce en el momento menos oportuno o tardíamente.

¹² Hemos considerado interesante presentar el material relacionado con la tendencia al riesgo especialmente por los resultados obtenidos en el capítulo anterior.

Aportaciones del estudio de predictores de riesgo en la escuela.

De ahí, destacamos la importancia que supone iniciar las actuaciones de educación vial lo más tempranamente posible.

2 - Resulta un facilitador en el proceso de cambio actitudinal en los sujetos.

Derivado de lo anterior, el estudio de predictores de riesgo facilitar el cambio de actitudes en edades tempranas.

En numerosas ocasiones como resultado de intervenciones tardías o no realizadas en el momento más oportuno, resulta más complejo abordar el proceso de cambio de determinadas actitudes consideradas de riesgo, puesto que estas se encuentran suficientemente consolidadas.

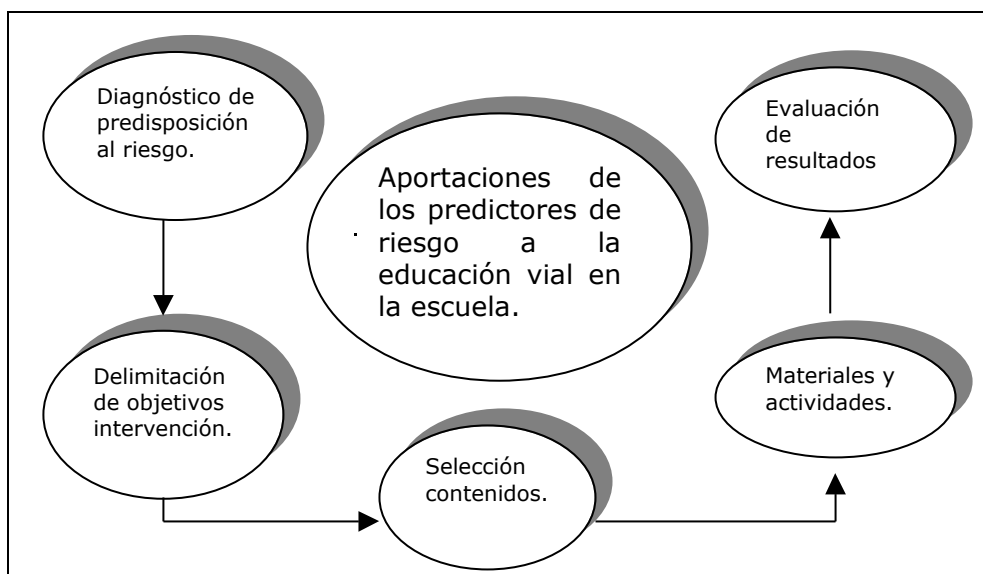
3.- Pretende contribuir de la manera más decisiva posible en la reducción de los accidentes.

Desde esta triple contribución de los predictores de riesgo en la educación vial, pueden entenderse las aportaciones más importantes del estudio de predictores en la escuela, entre las cuales destacamos:

- Aportaciones del estudio de predictores de riesgo en el diagnóstico inicial de la predisposición al riesgo.

- Aportación en la delimitación de los objetivos de la intervención.
- Aportaciones en la selección de los contenidos a impartir.
- En la selección y adaptación de materiales.
- En la evaluación de los resultados.

De forma esquemática ello queda representado de la forma siguiente:



Esquema nº12: Aportaciones de los predictores de riesgo a la educación vial en la escuela.

Por su importancia y contribución específica, veamos a continuación cada una de las aportaciones enunciadas por separado.

8.1.1.- Aportación del estudio de predictores de riesgo en el diagnóstico inicial de la predisposición al riesgo.

Una de las principales aportaciones del estudio de los predictores de riesgo es que permite obtener una radiografía exhaustiva de aquellos predictores que pueden llegar a suponer en un futuro inmediato en el alumno un problema en el ámbito relacionado con la conducción de un determinado vehículo.

De acuerdo con Buisán y Marín (1986), el diagnóstico tiene como finalidad última la intervención, pudiendo ser esta de tipo preventivo. El diagnóstico preventivo pronostica situaciones o conductas utilizándose los resultados diagnósticos para modificar alguna de las variables que intervienen con el fin de optimizar la situación.

Desde este enfoque preventivo, el diagnóstico sentará la pauta de la intervención en consonancia con las necesidades detectadas y, ayudará en la predicción de los comportamientos de riesgo identificados con el fin de reducir los accidentes de tráfico.

En esta fase de la intervención diagnóstica, será necesario analizar el grupo de alumnos sobre los cuales recaerá la intervención, atendiendo a factores personales, sociales y/ o culturales, todo ello con el propósito de llegar a obtener un mejor conocimiento del grupo así como facilitar a los

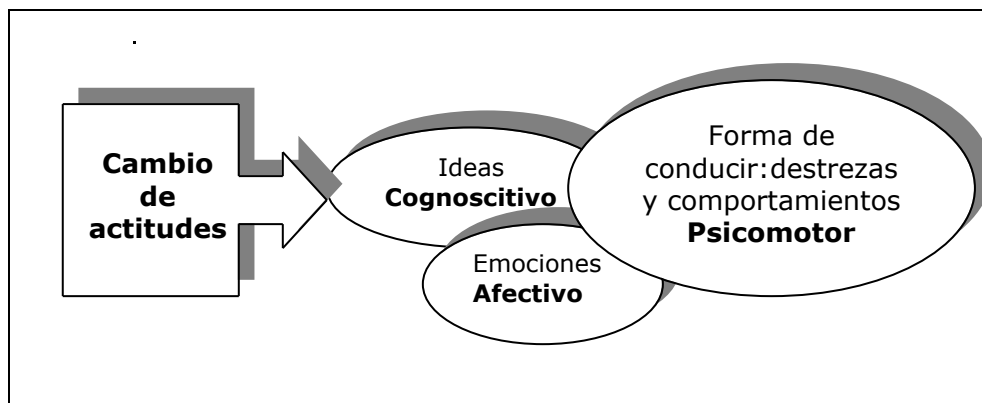
educadores el establecimiento de pautas prioritarias de actuación.

8.1.2.- Aportaciones del estudio de predictores de riesgo en la delimitación de objetivos.

Una vez realizado el diagnóstico de la predisposición al riesgo, el profesional de educación vial estará en disposición de establecer objetivos generales y específicos que guíen todo el proceso de la intervención y, que pretendan el objetivo final de reducir los accidentes de tráfico.

Resultará especialmente apropiado el establecimiento de objetivos atendiendo a la clasificación taxonómica de Bloom (1979) referida a los dominios cognoscitivo, afectivo y psicomotriz. La utilización de dicha clasificación puede permitir abordar el proceso de cambio actitudinal ante determinados comportamientos de riesgo al que nos referimos en el capítulo tercero del presente trabajo.

De forma esquemática ello quedaría reflejado de la siguiente forma:



Esquema nº13: Objetivos de la educación vial para promover el cambio de actitudes.

8.1.3.- Selección y delimitación de los contenidos.

Los contenidos o materia a impartir deberán tener en consideración cada uno de los predictores identificados, además de abarcar los dominios taxonómicos anteriores.

De acuerdo con los resultados de nuestro estudio empírico, los contenidos, deberán atender a los grandes factores de riesgo, tales como alcohol, velocidad y, tendencia al riesgo, así como al resto de factores: conductor, vehículo, vía, tráfico y señales.

8.1.4.- Selección y adaptación de materiales.

Resulta aconsejable la revisión de los diferentes materiales disponibles publicados de acuerdo con los siguientes criterios:

- Por su contribución en la reducción de la accidentalidad.

- Por promover la adquisición de destrezas, hábitos y automatismos relacionados con la prevención de accidentes.
- Por contribuir a la transmisión de emociones, valores y sentimientos favorables.
- Por fomentar la educación de actitudes para la educación vial.

8.1.5.- Aportaciones del estudio de predictores de riesgo en la evaluación.

El proceso de evaluación derivado del estudio de predictores de riesgo, devendrá clave para analizar los resultados obtenidos en tres momentos fundamentalmente:

1.- Al inicio de la intervención, con ello se pretende favorecer la toma de decisiones entre los profesionales, así como definir nuevas directrices de actuación.

2.- Durante el proceso de la intervención, con el objetivo de analizar los resultados que se van obteniendo a fin de poder reorientar el proceso de intervención.

3.- Al final de la intervención, con el objetivo de analizar los resultados obtenidos. Cobrará especial

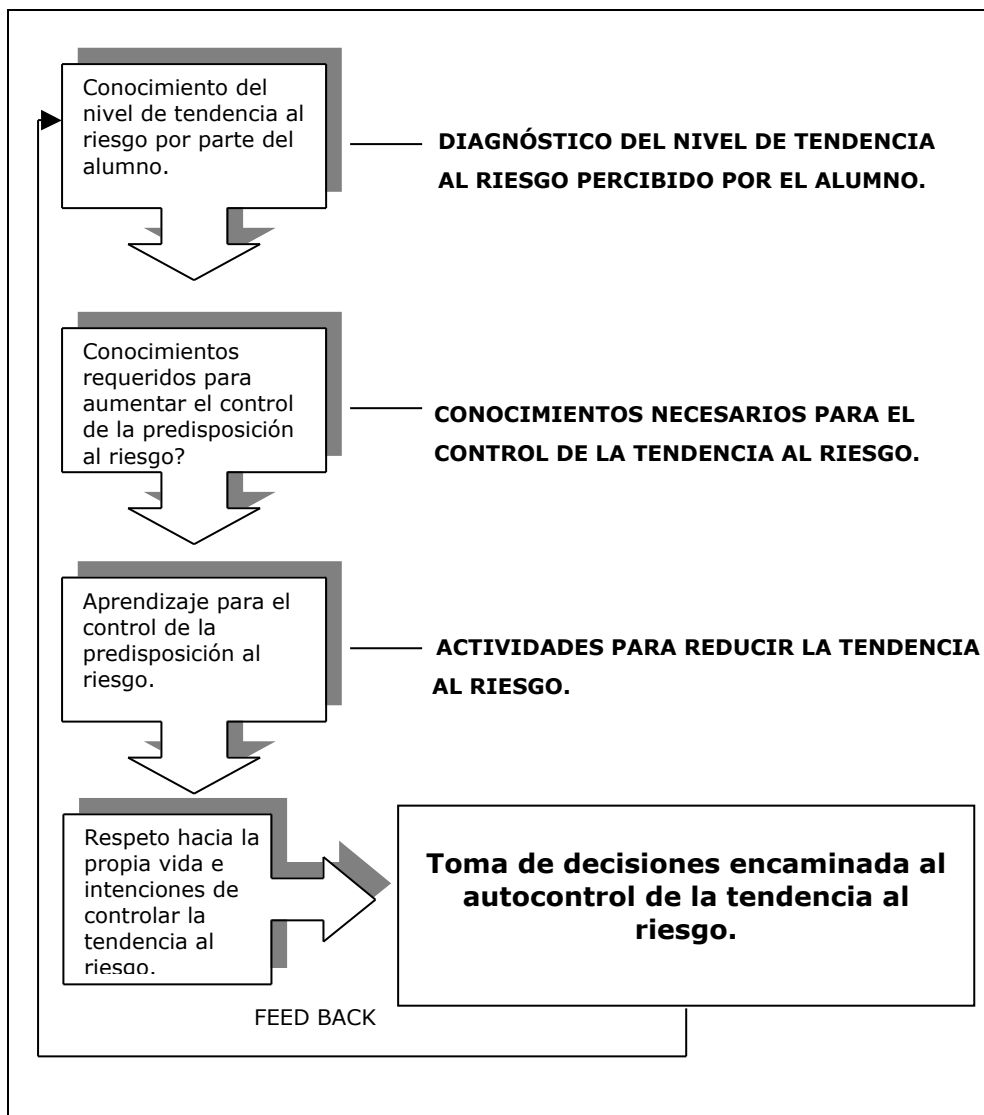
importancia el análisis de resultado relacionados con la reducción de accidentes una vez transcurrido un tiempo después del proceso de intervención escolar.

8.2.- Descripción de un material relacionado con la tendencia al riesgo.

La propuesta de trabajo que presentamos ha sido elaborado por Montane con la colaboración de Jariot, Martinez Muñoz y, Rodríguez Parrón (2001) en el marco del convenio de colaboración entre el Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya

Se trata de un material de trabajo que tiene como objetivo de partida que, los alumnos de educación secundaria se inicien en el autocontrol en relación con la tendencia al riesgo (véase anexo nº20).

Consta de las siguientes fases de trabajo:



Esquema nº14: Proceso de intervención relacionado con la tendencia al riesgo.

Cada una de estas fases las exponemos a continuación.

8.2.1.- Conocimiento del nivel de tendencia al riesgo por parte del alumno.

Para emprender el proceso de detección de tendencia al riesgo percibido por los alumnos de educación secundaria,

creemos que resulta necesario tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Percepción que tienen los amigos y conocidos sobre la aceptación de riesgos por parte del alumno.

En la fase de identificación del nivel de tendencia al riesgo, resulta conveniente obtener información proveniente de personas cercanas al alumno relacionada con los comportamientos atrevidos y la aceptación de riesgos en general, entre otras razones por la influencia que puede ejercer el grupo de iguales en la percepción del riesgo.

- Percepción del riesgo por parte del alumno.

Otro de los criterios a considerar consiste en la obtención de información sobre el nivel de riesgo percibido por parte del alumno y, cual es su predisposición exponerse a situaciones que suponen un peligro.

- Interés por la salud.

Creemos que el interés por la salud y los cuidados destinados por el alumno a la misma suponen un buen indicio del interés hacia la propia vida.

- Comportamientos agresivos habituales (discusiones, peleas) y pérdida de control.

Resulta importante conocer si habitualmente el joven experimenta comportamientos de este tipo, ya que posiblemente estos comportamientos se agudizan cuando se conduce un vehículo.

- Comportamientos de riesgo cuando se conduce.

Se pretende conocer los comportamientos de riesgo más habituales experimentados por los jóvenes cuando conducen. Especialmente en lo referido a las competiciones, adelantamientos peligrosos, derrapajes, utilización de distractores, uso del cinturón de seguridad, entre otros.

Para llevar a cabo el proceso de diagnóstico del nivel de tendencia al riesgo percibido por el alumnos hemos convenido oportuno elaborar un cuestionario de 20 ítems que, en base con los criterios anteriores permitirá *identificar el nivel de riesgo de los alumnos* (véase anexo nº).

8.2.2.- Conocimientos requeridos para aumentar el control de la predisposición al riesgo.

Tras el diagnóstico del nivel de tendencia al riesgo obtenido a partir del cuestionario, el alumno estará en disposición de identificar *qué necesita saber* para evaluar mejor su tendencia al riesgo de experimentar accidentes de tráfico.

Para ello, para cada una de los ítems del cuestionario, se adjuntan algunas pautas que tienen como objetivo ofrecer información sobre los conocimientos necesarios para el comportamiento y la conducción segura. Dichas orientaciones tienen como principal objetivo incidir en el aspecto emocional de los jóvenes a efectos de promover la reflexión y cambio actitudinal en el joven.

8.2.3.- Aprendizaje para el control de la predisposición al riesgo.

Para facilitar el aprendizaje del control de la tendencia al riesgo, se proponen un conjunto de actividades, cuya secuencia es la siguiente:

- Actividad 1: Fotografía del riesgo.

El objetivo de esta actividad de carácter grupal consiste en obtener una imagen del riesgo percibido por los compañeros a partir de un cuestionario.

- Actividad 2: El cuidado de uno mismo.

Esta actividad pretende que el alumno tome conciencia de la importancia del cuidado de uno mismo y su contribución en la vida.

- Actividad 3: La tendencia al riesgo puede perjudicar a los demás.

Se trata de una actividad grupal que pretende la identificación y descripción de diferentes situaciones en las que los alumnos han tenido comportamientos agresivos hacia los otros (peleas, discusiones).

La actividad finaliza tras el comentario grupal de aquellos comportamientos que se deberían cambiar.

- Actividad 4: Psicodrama: aprender a controlar los primeros síntomas de falta de control.

Se escenifica una situación de riesgo y, el grupo observa, intercambiándose los papeles.

- Actividad 5: Vídeo de accidentes y testimonio.

Esta actividad consiste en la pasación de un vídeo sobre los efectos de un accidente, así como la presencia de un testimonio que comente en los alumnos la tendencia al riesgo y, sus consecuencias.

- Actividad 6: Descripción de situaciones.

En esta actividad se describen situaciones de riesgo y, se pregunta al grupo sobre las ventajas e inconvenientes de este tipo de comportamientos.

- Actividad 7: Juego de simulación y vídeo de identificación de peligros.

Esta actividad implica el juego con un simulador, con el fin de practicar el autocontrol del riesgo en la conducción sin accidentes.

Por otro lado se propone la pasación de un vídeo, o una salida por la calle, con el objetivo de identificar indicios de peligro y las formas de evitarlo.

- Actividad 8: Prácticas de conducción

El objetivo de esta actividad consiste en realizar prácticas de conducción tranquila y segura, con el objetivo de analizar las situaciones en donde el alumno ha perdido el control y, las formas de evitarlo.

- Actividad 9: Uso de distractores.

A partir de un cuestionario en donde se presentan diferentes situaciones en las que el conductor hace uso de distractores como la música, la actividad tiene como objetivo la toma de conciencia sobre la influencia de los distractores en los accidentes de tráfico, solicitando a los alumnos sus opiniones al respecto.

- Actividad 10: Medidas de seguridad.

Esta actividad pretende la reflexión grupal en torno a dos preguntas:

- 1.- ¿Utilizas el cinturón de seguridad cuando vas en coche?
 - 2.- Me siento más seguro. Creo que con cinturón me siento tres veces más seguro?
- Actividad 11: Mantenimiento de la bicicleta y/o ciclomotor.

Dicha actividad pretende introducir al alumno en el mantenimiento del vehículo, así como en promover la reflexión en relación con el mantenimiento del vehículo puede suponer salvar la propia vida y la de los demás

- Actividad 12: Juego de simulación de competición.

A partir de un juego de simulación se practica una carrera bajo el criterio de seguridad.

8.2.4.- Intenciones del alumno por controlar los comportamientos de riesgo.

La última fase del proceso relacionada con la intervención sobre la tendencia al riesgo, supone la identificación del nivel de riesgo que está dispuesto a aceptar el alumno. Para ello, se procede a la pasación del cuestionario inicial

Aportaciones del estudio de predictores de riesgo en la escuela.

con el objetivo de que el alumno pueda comparar los resultados y observar las diferencias después de la implementación de las actividades descritas.

Este proceso supone una autoreflexión por parte del alumnos a partir de los diferentes aspectos que se han producido durante las dinámicas grupales, así como la toma de decisiones sobre los comportamientos de riesgo y su incidencia en los accidentes de tráfico.

El proceso concluye con una declaración de intenciones por parte del alumno y el compromiso en controlar los comportamientos de riesgo mientras conduce un vehículo.

De igual forma, creemos necesario comentar que el proceso puede retomarse total o parcialmente de acuerdo con los resultados obtenidos.

9.- CONCLUSIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.

En la presente tesis doctoral hemos pretendido diseñar un procedimiento que permita la identificación de los predictores de riesgo que presentan una mayor incidencia en los accidentes de tráfico.

El estudio de predictores de riesgo supone a nuestro juicio, avanzar en primer lugar, en la reducción de los accidentes de tráfico, permitiendo a los profesionales encargados de desarrollar las acciones de educación vial en las escuelas, llevar a cabo un proceso de diagnóstico del riesgo potencial de accidentes que pueden presentar los jóvenes que cursan la E.S.O.

Además de su contribución en el diagnóstico de la potencialidad de accidentes de tráfico, el estudio de predictores de riesgo puede guiar todo el proceso de intervención en materia de educación vial y, concretamente, puede ser de gran utilidad en la selección y adaptación de materiales relacionados con los predictores en donde se hace prioritaria la intervención a partir del análisis de los mismos.

Por otro lado, el estudio de predictores de riesgo presentado, nos ha hecho reflexionar en torno a la consecución de los siguientes objetivos a alcanzar que, a nuestro juicio consideramos fundamentales:

- La necesidad urgente de reducir los accidentes.
- La importancia que adquieren las actuaciones en educación vial en edades tempranas desde una perspectiva preventiva.
- La necesidad de incidir en el conocimiento de los grandes factores de riesgo que intervienen en los accidentes, especialmente sobre aquellos relacionados con el alcohol, la velocidad y, la tendencia al riesgo, así como también en aquellos provenientes del conductor, vehículo, vía, tráfico y, señales de circulación.
- Considerar el cambio de actitudes como uno de los objetivos prioritarios en el proceso de intervención escolar a partir de tres elementos fundamentales: ideas, emociones y comportamientos.

Por otro lado, consideramos que para alcanzar tales objetivos, los procesos de intervención no deben reducirse a actuaciones puntuales, sino que deben contemplarse desde una perspectiva integral a lo largo de toda la vida de la persona, requiriendo ello del esfuerzo y complicidad de

todos los profesionales implicados en el proceso de aprendizaje. En este sentido, deseamos destacar la importancia que adquiere la familia como agente transmisor y facilitador en el proceso de cambio actitudinal.

Por otro lado, consideramos que nuestro estudio permite contemplar nuevas posibilidades de investigación en un futuro, entre las que destacamos:

- La realización de estudios específicos relacionados con los predictores de riesgo identificados según los diferentes grupos de riesgo.
- Ampliar el estudio a muestras más amplias, con el fin de contrastar los resultados.
- Considerar la realización del estudio de identificación de predictores de riesgo en etapas educativas anteriores, concretamente en las etapas de educación infantil y primaria, por la importancia que adquieren los procesos de identificación y diagnóstico de la aproximación al riesgo de accidentes en edades tempranas.
- Considerar la realización de investigaciones específicas sobre el peatón y los acompañantes, por la importancia que estos están adquiriendo en los accidentes de tráfico.

Finalmente, creemos que el estudio de predictores de riesgo podría llevarse a cabo en otros ámbitos educativos no formales, como por ejemplo en autoescuelas, centros cívicos, centros para jóvenes, o incluso en asociaciones de automovilistas, mutuas, y aseguradoras, entre otras.

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez González, F.J. (1997). *Seguridad vial y medicina de tráfico*. Barcelona: Masson.

Amador, M. (1991). *Orientación de la motivación académico-ocupacional*. Tesis doctoral no publicada. Departament de Pedagogia Aplicada. Facultat de Ciències de l'Educació. Universitat Autònoma de Barcelona.

Amador, M. (1992). *Perfil del conductor colisionador i no colisionador*. Fundació d'Estudis i Tècnica del RACC-UAB.

Amador, M. y Jariot, M. (1995). *Manual pràctic per al processament de dades d'investigació en educació*. Barcelona: Ed. Cicero.

Amador, M. y otros (1993). *Curs d'estadística descriptiva aplicada a l'educació*. Barcelona: ESCO- Editorial.

Amorós, P. (Coord.) (1993) *Metodologia d'intervenció en medi obert*. Col.lecció Justícia i societat nº 8.

Bibliografía

Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada.
Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Bisquerra, R. (2000). *Educación emocional y bienestar*.
Barcelona: Praxis.

Bisquerra, R. (1987). *Introducción a la estadística aplicada a la investigación educativa. Un enfoque informático con los paquetes BMDP y SPSSX*. Barcelona: PPU.

Bisquerra, R. (1989). *Introducción conceptual al análisis multivariable. Un enfoque informático con los paquetes SPSS-X, BMDP, LISREL y SPAD. Vol.I*.
Barcelona: PPU.

Bisquerra, R. (1989). *Métodos de investigación educativa. Guía práctica*. Barcelona: Ed. CEAC.

Björgvinsson, T. y Wilde, G (1996). Risk health and safety habits related to perceived value of the future. En *Safety Science*, vol 22, nº1, 27-33.

Bloom, B. (1979). Taxonomía de los objetivos de la educación: clasificación de las metas educativas.
Alcoy: Marfil.

Brehmer, B. (1994). Psychological-Aspects of Traffic Safety. *European Journal of Operational research*, 75, 540-552.

Carbonell, E., Tejero,P y Bañuls,R. (1995).Factores psicológicos que motivan la implicación de los jóvenes en situaciones de riesgo en el tráfico. En *Programa de prevención de accidentes de tráfico en jóvenes asociados al consumo de alcohol.* (pp.113-133).Curso Regional de Formadores (Libro de Ponencias). Junta de Comunidad de Castilla-La Mancha: Dirección General de Salud Pública.

Castaño Pardo, M. (1989). *Educación vial en la escuela.* Universidad de Salamanca. I.C.E. de la Universidad de Salamanca. Documentos Didácticos, 131.

Castelló, A., Gotzens, C. y Montané, J. (1992).*Necessitats de formació dels professors de les autoescoles.Patrocinado por la Fundació del RACC.* Documento interno no publicado.

Castro, F. y Fajardo, M.I.(2000) Características, valores y motivaciones de los jóvenes. En Nazarío Yuste Rossell (coord). *Educación vial en el ámbito juvenil.*(pp.21-50). Almeria: PPU.

Castro, C. y Martos, F.J (1997). Aportaciones de la psicología a la seguridad vial. Una revisión de las áreas más importantes. *Boletín de Psicología, 54,* 25-52.

Bibliografía

Cea D'Ancona, M^a.A. (1998). *Metodología cuantitativa. Estrategias y técnicas de investigación social*. Madrid: Síntesis.

De Miguel, M (1988). *Paradigmas de la investigación educativa*. En I. Dendaluze (Ed.), *Aspectos metodológicos de la investigación educativa*. Madrid: Narcea.

Departament d'Ensenyament (2000). *Identificació de les competències bàsiques en l'ensenyament obligatori*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Dirección General de Tráfico. (1999). *Boletín informativo de accidentes, 1998*. Madrid: DGT

Dirección General de Tráfico. (2000). *Boletín informativo de accidentes, 1999*. Madrid: DGT

Fernandez, M. y Moreno, B. (1997). *Incidencia del estrés en los accidentes de tráfico*. Facultad de Psicología. Universidad Autónoma. Madrid. Estudio realizado con la colaboración de la Fundación Mapfre de España y la empresa municipal de transportes de Madrid.

Ferrandez, A. (1997). *Planificació de l'ensenyament*. Barcelona: UOC.

Fuller, R. (1984). A conceptualization of driving behavior as threat avoidance. *Ergonomics*, 27, 1139-1155.

Fundación Francisco Ferrer (1995). *Los accidentes de tráfico. Una problemática juvenil*. Barcelona: Fundación Francisco Ferrer.

Fundación "la Caixa" (2000): *Anuario social de España*. Barcelona: Fundación "la Caixa".

García Campos, L. (1999). *El alcohol en casa*. Madrid: CEAPA.

García Campos (1999). *Las APAs ante el alcohol y las drogas*. Madrid: CEAPA.

Generalitat de Catalunya (1997). *L'educació viària. Guia de recursos: materials i activitats*. Barcelona: Departament de Governació.

Institut Català de Seguretat Viària (1992). *El llibre blanc de la Seguretat viària a Catalunya*. Departament de Governació: Generalitat de Catalunya.

Institut Català de Seguretat Viària (1994). *Beure, viure i conviure*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Jariot, M. (2001). *La evaluación de la intervención por programas de orientación. El proceso de evaluación*

Bibliografía

del desarrollo de una intervención desde un modelo de consulta. Tesis doctoral no publicada. Departament de Pedagogia Aplicada. Facultat de Ciències de l'Educació. Universitat Autònoma de Barcelona.

Jariot, M., Martínez, M. (1993): *Bases para la elaboración de un programa de prevención de accidentes integrado en el currículun de formación de las autoescuelas.* Actas del las primeras jornadas valencianas de la AEOEP. Universidad de Valencia.

Latorre, A., Del Rincón, D.y Arnal, J. (1996). *Bases metodológicas de la investigación educativa.* Barcelona: Hurtado.

Lizasoain,L. y Joaristi, L. (1996) *Spss para windows.* Madrid: Paraninfo.

López, J,A. y Luján J.L (2000). *Ciencia y política del riesgo.*Madrid: Alianza editorial.

Manso, V. Y Castaño Pardo, M. (1995). *Educación para la seguridad vial.* Madrid: Alauda/Anaya.

Marín, M^a.A. y Buisán, C. (1986). *Tendencias actuales en el diagnóstico pedagógico.* Barcelona: Laertes.

- Martínez Muñoz, M. (1995). *La orientación del clima del aula*. Tesis doctoral no publicada. Departament de Pedagogia Aplicada. Facultat de Ciències de l'Educació. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Mateo, J. Y Vidal, M.C. (Coord) (1997). *Enfocaments, mètodes i àmbits de la investigació psicopedagògica*. Barcelona: UOC.
- Mateo, J. (1997). La investigación ex-post-facto. En: Mateo, J. Y Vidal, M.C. (Coord) (1997): *Enfocaments, mètodes i àmbits de la investigació psicopedagògica*. pp.5-51. Barcelona: UOC.
- Megías, E. (Dir.) (2000). *Els valors de la societat espanyola i la seva relació amb les drogues*. Barcelona: Fundació "la Caixa".
- Ministerio de Educación y Ciencia (1992) *Transversales. Educación vial*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia.
- Molero, C., Gómez Valencia, M^a.J. y Cerdá, C.(1998). La inteligencia emocional y la seguridad vial: el déficit en inteligencia emocional como factor de riesgo. *II Congreso Iberoamericano de Psicología*, Madrid, 13-17 de julio de 1998. Colegio Oficial de Psicólogos y Sociedad Interamericana de Psicología.

Bibliografía

- Montané, J. (1985). La orientación educativa y la educación del conductor. *Educar*, 8, 117-124.
- Montané, J. (1994). *Seguretat i conducció*. Convenio ERESv-RACC. Documento no publicado.
- Montané, J. (2000). *L'educació viària a l'educació secundària. El vianant. Caminem segurs/res i sense risc*. ERESv-UAB. Documento de uso interno.
- Montané, J. y Amador, M. y col. (2000). *Questionari d'avaluació de la predisposició al risc d'accident de trànsit dels nois i noies de l'educació primària*. ERESv-Servei Català de Trànsit. Documento interno no publicado.
- Montané, J. y Arnal, J. (1994). *Per què em compro aquest cotxe?. El pes dels elements de seguretat en la compra d'un nou vehicle*. Fundació d'Estudis i Tècnica del RACC.
- Montané, J. y Bou, G. (1993). *Com condueixes?. Programa informàtic de prevenció d'accidents de trànsit*. Patrocinado por la Fundación RACC.
- Montané, J. y Ferrer, F. (1991). *Factors de risc i mesures preventives*. Convenio RACC-UAB. Documento no publicado.

Montané, J. y Ferrer, F. (1991). *Guia d'informació al conductor*. RACC-UAB.

Montané, J. y Ferrer, F. (1992) *Quadern de Formació de Formadors del conductor. Programa d'educació del conductor*. P.E.C. Barcelona: Convenio de col·laboració RACC-UAB.

Montané, J., Jariot, M., Martínez Muñoz, M. y Pérez Escodad, N. (1994). *Apra-J: Avaluació de la predisposició al risc d'accidents de trànsit dels joves menors de 18 anys*. Convenio de col·laboració ERESv-Fundació d'Estudis i Tècnica del RACC. Documento no publicado.

Montané, J., Jariot, M. y Martínez, M. (1994). *10 crèdits d'educació viària infusionats a les àrees curriculars de l'educació secundària obligatòria (E.S.O). I un quadern de síntesi*. Barcelona: Departament de Governació. Institut Català de Seguretat Viària. Documento no publicado.

Montané, J., Jariot, M. y Martínez, M. (1994). *La crispació i l'accidentalitat a Barcelona ciutat*. Convenio ERESv-Institut Català de Seguretat Viària. Documento no publicado.

Bibliografía

Montané, J., Jariot, M., Martínez, M. (1993). *La formació del conductor. L'educació viària integrada al currículum de formació dels nous conductors*. Estudio subvencionado por la Fundación del RACC, Institut Català de Seguretat Viària y Federació d'Autoescoles de Catalunya. Documento no publicado.

Montané, J., Jariot, M. y Martínez, M. (1995). *La prevenció d'accidents de trànsit en la formació del conductor*. Barcelona: Fundació d'Estudis i Tècnica del RACC.

Montané, J., Jariot, M., Rodríguez Parrón, M. y Martínez Muñoz, M. (2000) *Informe d'avaluació de l'educació viària a les escoles de les províncies de Girona, Lleida i Tarragona*. Documento de uso interno no publicado. Convenio ERES,V-Servei Català de Trànsit.

Montané, J. y col. (2001). *La tendència al risc. Quadern d'iniciació a l'autocontrol de la tendència al risc. Documento propuesta Convenio ERESv-Servei Català de Trànsit*. Documento policopiado de uso interno no publicado.

Montané, J. y col. (2000). *Guia de l'educador Viari*. Documento no publicado de uso interno. Convenio ERESv-Servei Català de Trànsit.

Montané, J. y col. (2000). *El risc i la seguretat. Qüestionaris i informació per a ciclistes*. Servei Català de Trànsit: Generalitat de Catalunya.

Montané, J. y col. (2000). *El risc i la seguretat. Qüestionaris i informacions per a vianants*. Servei Català de Trànsit: Generalitat de Catalunya.

Montané, J. y col. (2000). *El risc i la seguretat. Activitats per augmentar la seguretat. Per a vianants i per a ciclistes*. Servei Català de Trànsit: Generalitat de Catalunya.

Montané, J., Martínez Muñoz, M., Jariot, M. y Rodríguez Parrón, M. (1999): *L'educació viària a l'escola. Criteris i pautes d'actuació*. Barcelona: Servei Català de Trànsit. Generalitat de Catalunya.

Montoro, L., Alonso, F., Estebán, C. y Toledo, F. (2000). *Manual de Seguridad Vial: El factor humano*. Barcelona: Ariel.

Montoro, L., Carbonell, E.J., Sanmartín, J., Tortosa, F. (1995). *Seguridad vial: del factor humano a las nuevas tecnologías*. Madrid: Ed. Síntesis.

Bibliografía

- Montoro, L., Carbonell, E., Bañuls, R. (1995). Los accidentes de tráfico en los jóvenes. En Consejería de Sanidad. *Programa de prevención de accidentes de tráfico en jóvenes asociados al consumo de alcohol*. (pp.105-111).Curso Regional de Formadores (Libro de Ponencias). Junta de Comunidad de Castilla-La Mancha: Dirección General de Salud Pública.
- Montoro, L., Soler, J y Tortosa, F. (1988). El riesgo en la conducción: los accidentes. *Tráfico*, 30, 48-50.
- Muñoz Medina, M. (1996). *Informe sobre jóvenes conductores*. Madrid: Instituto Mapfre de Seguridad Vial.
- Näätänen, R. y Summala, H. (1974). A model for the role of motivational factors in drivers decision-making. *Accident Analysis and Prevention*, 6, 243-261.
- Ocio, E.(1994).Educación vial como aprendizaje transversal en el nuevo curriculum. *Revista de ciencias de la educación*, 157, 345-365.
- Ocio, E. (1992). *Transversales Educación vial*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia.
- Oliva, J.J., Nogales, M, y Mas Solanes, A. (1996). *Ciclomotor i seguretat (C.I.S)*. Sant Vicenç dels Horts: Tráfico vial.

Pastor, G. (2000). El grupo: su importancia en la adolescencia y en la juventud. En Nazarío Yuste Rossell (coord). *Educación vial en el ámbito juvenil.*(pp.233-246) Almería: PPU.

Pedragosa, J.L. (1992). Seguretat viària i educació. *Temps d'educació*, 8, 187-195.

Perez Escoda, N. (1994). *La inserción laboral integrada en el currículum de formación ocupacional.* Tesis doctoral no publicada. Departament de Pedagogia Aplicada. Facultat de Ciències de l'Educació. Universitat Autònoma de Barcelona.

Plan Nacional sobre Drogas (1999). *Memoria 1998.* Madrid: Ministerio del Interior.

Plan Nacional de Drogas (1999). *Drogas de síntesis en España: patrones y tendencias de adquisición y consumo: resumen de conclusiones.* Madrid: Ministerio del Interior.

Rodríguez Dieguez, J.L. (1992). *Educación vial y publicidad de automóviles. Valoración por los escolares de la publicidad de Turismos.* Dirección General de Tráfico-Universidad de Salamanca.

Bibliografía

- Rodríguez, J.I. (2000). Conversaciones peligrosas. *Revista Tráfico*, 143. pp. 1-2
- Rodríguez Moreno, M.L. (1998). *La orientación profesional.I Teoría. Fundamentos, corrientes, modelos de intervención y fuentes*. Barcelona: Ariel.
- Romero, E.J. (1995). Influencia de la publicidad de automóviles en niños y jóvenes. En Consejería de Sanidad. *Programa de prevención de accidentes de tráfico en jóvenes asociados al consumo de alcohol*. (pp.89-143).Curso Regional de Formadores (Libro de Ponencias). Junta de Comunidad de Castilla-La Mancha: Dirección General de Salud Pública.
- Salovey, P., y Mayer, J.D. (1990). Emotional intelligence.*Imagination, Cognition, and Personality*, 9, 185-211.
- Sanchez Galindo, F. (1994).Los accidentes de tráfico: tipos y principales causas. *Aula Abierta. Revista del Instituto de Ciencias de la Educación de la Universidad de Oviedo*,64, 173-197.
- Sanchez Serrano, S. (1995). Factores que intervienen en los accidentes de tráfico. En Consejería de Sanidad. *Programa de prevención de accidentes de tráfico en jóvenes asociados al consumo de alcohol*. (pp.33-49).Curso Regional de Formadores (Libro

de Ponencias). Junta de Comunidad de Castilla-La Mancha: Dirección General de Salud Pública.

Servei Català de Trànsit. (1999). *Anuari estadístic d'accidents de trànsit. Catalunya. Any 1999.* Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Servei Català de Trànsit. (2001) *Anuari estadístic d'accidents a Catalunya. Any 2000.* Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Servei Català de Trànsit. (2000) *Anuari estadístic d'accidents a Catalunya. Any 1999.* Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Sisi, S., Brunello, G. Y Lecina, C. (1996): *Jóvenes sin tutela.* Barcelona: Multinacional Aseguradora. Plaza y Janés.

Thorson, L. (1999). *Evolució de la seguretat viària durant el segle XX.* Ponencia presentada en el *Curs de formació de monitors d'educació viària celebrado en Cerdanyola, 12 de noviembre de 1999.*

Vazquez Roel, J.M. (2000): *Intervención hacia jóvenes y adolescentes con problemas de alcohol.* En Yuste (coord). *Educación vial en el ámbito juvenil.*(pp.409-418) Almeria: PPU.

Bibliografía

- Valentín, A. (2000). Estilos de vida y conducción de riesgo en jóvenes y adolescentes: aspectos motivacionales. En Nazarío Yuste Rossell (coord). *Educación vial en el ámbito juvenil.*(pp.79-88). Almería: PPU.
- Vega, A. (2001). *Las drogas en la E.S.O.: Propuestas educativas para madres y padres.*Madrid: CEAPA.
- Vidal,C. y Arbós,A. (1997). *Evolució, concepte i fonaments de la investigació educativa.* Barcelona: UOC
- Visauta Vinacua, B. (1998). *Análisis estadístico con SPSS para windows: estadística multivariante.* Madrid: McGraw-Hill.
- Wilde, G.J.S.-Murdoch, P.A. (1982). Incentive systems for accident-free and violation-free driving in the general population. *Ergonomics*, 25, 878-890.
- Wilde, G.J.S. (1988). Risk Homeostasis Theory and traffic accidents: Propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. *Ergonomics*, 31, 469-484.

GLOSARIO TERMINOLÓGICO

Accidente con víctimas:

Aquel en el cual una o más personas resultan muertas o heridas. (BOE núm.47, de 24 de febrero de 1993)

Accidente mortal:

Aquel en el cual una o más personas resultan muertas dentro de las primeras 24 horas. (BOE núm.47, de 24 de febrero de 1993)

Actitud:

Es un componente deducido del valor de las ideas y de los aspectos afectivos que las acompañan. Se presupone que estos dos elementos, íntimamente relacionados, impulsan a actuar de una manera determinada. (Montané y Ferrer, 1993: 61)

Agentes de educación vial:

Todas aquellas personas y entidades que pueden ayudar a transmitir información, comunicar emociones faevorables y

facilitar destrezas y hábitos relacionados con la prevención de accidentes. (Montané, J., Martínez Muñoz, M., Jariot, M. y Rodríguez Parrón, M., 1999).

Conducción:

Conducta autorregulada, en buena parte automática, que implica la extracción de información a partir de las señales del entorno y una posterior toma de decisiones deliberada. Cuando las decisiones bajo las que opera esta conducta crean condiciones que sobrepasan las habilidades automáticas del conductor suceden los accidentes. (Brehmer, 1994).

Conducción temeraria:

Tendencia a comportarse de forma que aumenta considerablemente la probabilidad de sufrir accidentes. (Montané y Ferrer, 1993: 62)

Educación del conductor:

Resultado final que conlleva: cambios en las ideas, emociones o sentimientos; integración de las medidas preventivas; intenciones de cambio; y mejora de la conducta vial de forma estable. (Montané y Ferrer, 1993: 62)

Evaluación de la educación vial:

Proceso que ha de permitir recoger y registrar información sobre el proceso de la intervención educativa y sus resultados, para valorarla y, decidir si ha contribuido o no a la prevención y reducción de accidentes. (Montané, J., Martínez Muñoz, M., Jariot, M. y Rodríguez Parrón, M., 1999).

Evaluación del riesgo en la conducción:

Consiste en estimar el riesgo asociado con la conducción y determinar el daño potencial que supone.

Educación vial integral:

Pretende contribuir a la realización global de la persona desde la formación y práctica vial. Enfocar la educación vial desde la perspectiva de la mejora de la calidad de vida, del respeto a la propia vida y a la de otras personas es una manera de considerar la educación vial integral. (Montané, J., Martínez Muñoz, M., Jariot, M. y Rodríguez Parrón, M., 1999).

Factor de riesgo:

Son aquellas variables que están presentes y explican la causa de gran parte de los accidentes. Incidiendo en estos

factores, se reducen considerablemente los accidentes. (Montané, Martínez, Jariot y Rodríguez, 1999)

Gestión del riesgo de accidentes:

Proceso de decisión respecto a cómo podemos intervenir con el riesgo de accidentes.

Medida preventiva:

Comportamiento vial anterior y simultáneo a la conducción que tiene en cuenta los factores de riesgo de accidente con la intención de evitar las situaciones de peligro. (Montané y Ferrer, 1993: 64)

Muerto:

Toda persona que, como consecuencia de l accidente, muera en el momento del accidente o dentro de los 30 días siguientes. (BOE núm.47, de 24 de febrero de 1993).

Predictor de riesgo:

Conjunto de variables que incluyen ideas, emociones y comportamientos y que, en relación con los principales factores de riesgo, permiten la aproximación o anticipación de una potencial situación de riesgo en un determinado colectivo objeto de estudio, todo ello con el propósito de

guiar una intervención que incida en la reducción de los accidentes de tráfico.

Prevención primaria:

Supone adoptar las correspondientes medidas preventivas para reducir la posibilidad de que se produzca el accidente, antes de que se produzca la situación problemática.

Prevención secundaria:

Supone implementar medidas una vez se ha detectado la situación problemática. Sirven para reducir la posibilidad de que se produzca el accidente.

Prevención terciaria:

Supone implementar medidas encaminadas a garantizar que aquellas personas que han cometido una infracción de tráfico no reincidan de nuevo.

Riesgo:

Conjunto de condiciones que potencialmente pueden ocasionar daño o accidente.

Seguridad activa en el vehículo:

Es aquella que permite evitar el accidente, requiere actuación por parte del conductor. Los elementos más conocidos son el sistema de frenado, el de suspensión, el alumbrado, la señalización luminosa, la estabilidad y la visibilidad (Sanchez Serrano, 1995:37).

Seguridad pasiva en el vehículo:

Reduce las consecuencias del accidente para los ocupantes; no requiere actuación por parte del conductor; habitáculo indeformable, airbags, cinturón de seguridad, reposacabezas (Sanchez Serrano, 1995:37).

Tendencia al riesgo:

Bajo esta denominación se identifican aquellas actitudes que se adoptan durante la conducción y que ponen en peligro tanto la propia vida como la de los demás.

Víctima:

Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación. (BOE núm.47, de 24 de febrero de 1993)

ANEXOS

Anexo nº1: Relación de ítems con puntuaciones bajas
en el reliability (APRA-J)

**RELACIÓ DE ITEMS CON PUNTUACIONES BAJAS EN
EL RELIABILITY (APRA-J)**

Criterio de selección hasta .25)

ITEM APRA-J
1. ELS MEUS COMPANYS DE CURS BEUEN ALGUN TIPUS DE BEGUDA AMB ALCOHOL
2. ELS MEUS AMICS BEUEN BEGUDES ALCOHÓLIQUES
4.1.1 QUINA ES LA VELOCITAT MÀXIMA A QUE HAS ARRIBAT ESSENT TU EL CONDUCTOR EN BICICLETA
4.3.3 QUINA ES LA VELOCITAT MÀXIMA A QUE HAS ARRIBAT ESSENT TU EL CONDUCTOR EN ALTRES VEHICLES
13. QUAN PUGUI SORTIRÉ DIVENDRES I DISSABTE A LA NIT I ARRIBARÉ A LA MATINADA?
17. TINC ESPECIAL CURA EN MANTENIR-ME A UNA DISTÀNCIA PRUDENCIAL AMB ELS ALTRES VEHICLES QUE VAN DAVANT MEU.
18 QUAN VAIG AMB BICI EM POSO EL CASC
20. QUAN VAIG AMB COTXE AL COSTAT DEL CONDUCTOR EM POSO EL CINTURÓ
21. LA BICICLETA I EL CICLOMOTOR SON D'UNA SOLA PLAÇA, PROPURO NO PORTAR-HI ALTRES PERSONES.
23. QUAN VAIG AMB BICICLETA O CICLOMOTOR RESPECTO TOTS ELS SENYALS, (STOPS, SEMÀFORS, INDICADORS DE CEDIU EL PAS, INDICADORS DE DIRECCIÓ ÚNICA, ETC.)
25. QUAN NO S'HI VEU, SI NO PORTO LLUMS NO CONDUEIXO.
26. M'AGRADARIA APENDRE A CONDUIR AMB UN TUTOR, UN FAMILIAR A LA VORA QUE M'ANÉS ACONSELLANT, EN COMPTES D'UN PROFESSOR D'AUTOESCOLA.
29. TINC EL COSTUM DE FRENAR AMB EL FRE DE LA RODA DEL DAVANT I NOTAR COM LA BICICLETA O LA MOTOCICLETA TENDEIX A VOLCAR.
31.SI PUGUÉS TRIAR M'AGRADARIA TENIR UN COTXE

POTENT I NO MASSA GRAN.
32. ABANS DE FER SERVIR LA BICICLETA O EL CICLOMOTOR, MIRO SI TINC AIRE ALS PNEUMÀTICS I SI ELS FRENS FUNCIONEN BE.
33. TINC CURA DE TENIR LA BICICLETA O CICLOMOTOR A PUNT.
35. PER CARRETERA, QUAN VAIG AMB ALTRES COMPANYS, VAIG SEMPRE AMB FILA.
37. PROCURO FER POCS AVANÇAMENTS PER CARRETERA.
38. QUAN HI HA BOIRA PROCURO NO AGAFAR LA BICICLETA O CICLOMOTOR I, SI L'AGAFO, PRENC MOLTES MÉS PRECAUCIONS PER VIES ON HI HAGI TRANSIT.
39. FAIG CAS DE LES INDICACIONS DE VELOCITAT I NO LES SOBREPASSO.
40. NO ENTRO A AUTOVIES AMB LA BICICLETA O CICLOMOTOR.
44. DEIXO LES MATEIXES DISTÀNCIES AMB ELS ALTRES VEHICLES TANT SI PLOU COM SI NO.
51. PROCURO FER ELS MÍNIMS AVANÇAMENTS.

Anexo nº 2: Cuestionario de identificación de predictores de riesgo (QPR-S). Hoja de respuestas y normas de aplicación.

**QÜESTIONARI PER IDENTIFICAR PREDICTORS DE RISC
D'ACCIDENT A L'ENSENYANÇA SECUNDÀRIA OBLIGATÒRIA**

QPR-S

**OBSERVACIONS: NO ANOTEU LES RESPOSTES EN AQUEST
FULL. CAL UTILITZAR EL FULL DE RESPOSTES.**

1. Si fem una festa amb els companys de classe prenem alcohol.
2. Els meus amics beuen cervesa o altres begudes alcohòliques.
3. Crec que en les festes si prenc begudes alcohòliques em relacionaré més.
4. Prenc begudes alcohòliques.
5. ¿Has tenido la sensación de velocidad en bicicleta o ciclomotor?.
6. Quan vaig en bicicleta o ciclomotor corro tot el que puc.
7. Quan vaig en bicicleta o ciclomotor i veig una pendent en baixada, procuro anar a la màxima velocitat.
8. Quan vaig en ciclomotor, accelero a fons.
9. M'agrada sentir la velocitat en la meva bicicleta o ciclomotor.
10. M'agrada arriscar-me quan condueixo.
11. Quan vaig en cotxe o moto d'acompanyant, m'agrada que el conductor corri molt.
12. Si tinc confiança en el conductor l'incito a córrer més.
13. M'agrada molt fer competicions amb els amics per una via encara que hi hagi tràfic.
14. M'agrada sortir els caps de setmana per la nit i arribar de matinada.
15. M'agrada posar la música forta i cantar quan els meus amics em porten en cotxe.
16. Quan vaig en bicicleta o ciclomotor, amb el casc em sento més segur i corro més.
17. Porto passatgers en el meu ciclomotor i tinc menys de 16 anys.
18. Quan no veig cap perill, acostumo a saltar-me els senyals de tràfic.
19. Crec que soc atrevit conduint.
20. M'agrada, quan vaig en bicicleta o ciclomotor, derrapar a altes velocitats, encara que pugui fer-me mal.
21. M'agrada "aixecar roda" amb el meu ciclomotor.
22. M'agradaria tenir una moto potent per córrer.
23. Després del ciclomotor, m'agradaria tenir un cotxe potent i no massa gran.
24. M'agrada posar-me el primer amb el ciclomotor en els semàfors.
25. M'agrada fer avançaments als vehicles amb el meu ciclomotor.
26. Quan no veig cap perill, acostumo a córrer més del que permeten les indicacions de velocitat.
27. Quan vaig en bicicleta per la muntanya m'agrada passar a prop de llocs perillosos per on podria arribar a caure.
28. Corro igual per camins de terra que per carretera.
29. M'agrada agafar les corbes i notar com el vehicle tendeix a derrama o relliscar.
30. Amb uns bons pneumàtics, puc córrer més quan hi ha gel i/o neu.

Anexo nº 2

31. Si tinc preferència de pas avanço encara que vingui altre vehicle, perquè ell es el que ha de deixar-me passar
32. Quan em trobo amb un semàfor que comença a posar-se vermell, m'afanyo per passar-lo.
33. M'agrada circular pels carrils de l'esquerra, i córrer com els altres vehicles.
34. Quan tinc pressa corro més i faig més avançaments.
35. Quan em trobo amb embotellaments o "caravanes" avanço entre els vehicles.
36. Si el tràfic no permet córrer, després intento compensar el temps perdut procurant anar a més velocitat.
37. Quan he de realitzar una maniobra de canvi de via: avançament, entrar en una cruïlla, rotonda, etc. procuro forçar als altres conductors per que em donin el pas.
38. Utilitzo el casc quan vaig en bicicleta.
39. Quan vaig en ciclomotor em poso el casc.
40. Quan vaig en cotxe porto el cinturó de seguretat.
41. Crec que amb el cinturó de seguretat s'eviten molts danys en cas d'accident.
42. Conec la llei de seguretat viaria.
43. Tinc especial cura de ser vist per la resta de conductors quan faig un canvi de via, sentit o direcció.
44. Quan no hi ha visibilitat, m'agrada portar enceses les llums.
45. Reviso l'aire dels pneumàtics de la meva bicicleta o ciclomotor.
46. Els vehicles que jo conduixo, tenen els frens en bon estat.
47. Quan vaig per carretera, procuro circular el més a la dreta possible.
48. Conduixo amb precaució la bicicleta o ciclomotor quan el paviment està mullat.
49. Quan circulo per un poble o ciutat, si hi ha dos carrils, procuro situar-me en el de la dreta.
50. Sempre que puc trio vies de direcció única, per tal d'evitar el xoc frontal.

FULL DE RESPOSTES

QÜESTIONARI PER IDENTIFICAR PREDICTORS DE RISC D'ACCIDENT A L'EDUCACIÓ SECUNDÀRIA OBLIGATÒRIA -QPR-S-

Abans de començar, CAL OMPLIR els següents apartats:

DADES IDENTIFICATIVES DEL CENTRE

NOM CENTRE: _____

UBICACIÓ: _____

TIPUS DE CENTRE: Públic
 Privat
 Concertat

DADES PERSONALS DE L'ALUMNE

SEXE: Home Dona EDAT: 13 14 15 16 17

DADES SOBRE ACCIDENTABILITAT

QUANTS ACCIDENTS HAS TINGUT? **(INDIQUEU EL NOMBRE)**

- En bicicleta
- En ciclomotor
- Altres

Total accidents

QUINS DANYS PERSONALS HAS SOFERT?

MARQUEU AMB UNA X	Molt greus	Bastant greus	Poc	Gens
Amb bicicleta				
Amb ciclomotor				

QUINS DANYS MATERIALS S'HAN PRODUIX?

MARQUEU AMB UNA X	Molt greus	Bastant greus	Poc	Gens
Amb bicicleta				
Amb ciclomotor				

Anexo nº 2

ABANS D'OMPLIR EL QÜESTIONARI RECORDA QUE:

A MAI

B GAIREBÉ MAI

C GAIREBÉ SEMPRE

D SEMPRE

ITEM	RESPUESTAS				ITEM	RESPUESTAS			
1	A	B	C	D	26	A	B	C	D
2	A	B	C	D	27	A	B	C	D
3	A	B	C	D	28	A	B	C	D
4	A	B	C	D	29	A	B	C	D
5	A	B	C	D	30	A	B	C	D
6	A	B	C	D	31	A	B	C	D
7	A	B	C	D	32	A	B	C	D
8	A	B	C	D	33	A	B	C	D
9	A	B	C	D	34	A	B	C	D
10	A	B	C	D	35	A	B	C	D
11	A	B	C	D	36	A	B	C	D
12	A	B	C	D	37	A	B	C	D
13	A	B	C	D	38	A	B	C	D
14	A	B	C	D	39	A	B	C	D
15	A	B	C	D	40	A	B	C	D
16	A	B	C	D	41	A	B	C	D
17	A	B	C	D	42	A	B	C	D
18	A	B	C	D	43	A	B	C	D
19	A	B	C	D	44	A	B	C	D
20	A	B	C	D	45	A	B	C	D
21	A	B	C	D	46	A	B	C	D
22	A	B	C	D	47	A	B	C	D
23	A	B	C	D	48	A	B	C	D
24	A	B	C	D	49	A	B	C	D
25	A	B	C	D	50	A	B	C	D

Normes per a l'aplicació del qüestionari
--

Material necessari

- Full "Normes per l'aplicació del qüestionari"
- Exemplar del qüestionari
- Full de respostes.
- Llapis o bolígraf.

Instruccions

Generals:

- Cal tenir en compte que cada alumne disposi del material necessari: qüestionari, full de respostes, llapis o bolígraf.
- Constatar de que tots els subjectes estan predisposats i motivats a respondre el qüestionari.

Específiques:

L'examinador por preparar als alumnes o subjectes amb aquestes o similars pautes:

- "Aquest es un qüestionari per poder conèixer com conduiu en bicicleta i ciclomotor. Ens serveix per analitzar els perills que teniu de patir un accident ara i en un futur quan tingueu carnet de conduir".
- "Mireu de ser sincers i sempre que pugueu haurieu de contestar a totes les preguntes".
- "Només heu d'escriure en el full de respostes.

Anexo nº 2

- “No hi ha respostes bones o dolentes, totes elles ens permeten detectar estils en la forma de conduir que interessa per a millorar la seguretat en la conducció”.
- “Comenceu per omplir les primeres dades del full de respostes. Ja podeu fer-ho”.
- “Es possible que alguns de vosaltres no condueixi bicicleta o ciclomotor, en aquest cas no cal que contesteu a totes les preguntes, només es necessari que llegiu detingudament el qüestionari i respongueu a totes aquelles qüestions que us afecten”.
- “Ara llegiu la primera pregunta i les possibles respostes. Les diferents opcions representen diferents matisos segons considereu que és veritat o no l’enunciat de la pregunta. Ho heu entés tots. Ja podeu començar”.
- “No hi ha temps límit per contestar el qüestionari, però aproximadament donem de tems 30 minuts.

Anexo nº 3: Validez de criterio del cuestionario de identificación de predictores de riesgo (QPR-S)

Resultados obtenidos según los vehículos con los que circulaba

Correlaciones

		Resultados del cuestionario	NOMBRE D'ACCIDENTS EN BICICLETA	ACCIDENTS EN CICLOMOTOR	NOMBRE D'ACCIDENTS COM A VIANANT
Correlación de Pearson	Resultados del cuestionario	1,000	,249**	,157**	,143**
	NOMBRE D'ACCIDENTS EN BICICLETA	,249**	1,000	,334**	,337**
	ACCIDENTS EN CICLOMOTOR	,157**	,334**	1,000	,370**
	NOMBRE D'ACCIDENTS COM A VIANANT	,143**	,337**	,370**	1,000
Sig. (bilateral)	Resultados del cuestionario	,	,000	,004	,008
	NOMBRE D'ACCIDENTS EN BICICLETA	,000	,	,000	,000
	ACCIDENTS EN CICLOMOTOR	,004	,000	,	,000
	NOMBRE D'ACCIDENTS COM A VIANANT	,008	,000	,000	,
N	Resultados del cuestionario	344	344	344	344
	NOMBRE D'ACCIDENTS EN BICICLETA	344	344	344	344
	ACCIDENTS EN CICLOMOTOR	344	344	344	344
	NOMBRE D'ACCIDENTS COM A VIANANT	344	344	344	344

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Anexo nº 4: Resultados del análisis de la fiabilidad del cuestionario de identificación de predictores de riesgo.

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

	Mean	Std Dev
ITEM1	2,3517	,9635
ITEM2	2,7238	,8447
ITEM3	1,4855	,9257
ITEM4	1,9535	,8421
ITEM5	2,7006	2,3338
ITEM6	2,2500	1,0166
ITEM7	2,2064	1,0250
ITEM8	1,9826	1,0100
ITEM9	2,5669	1,0886
ITEM10	1,7064	,8388
ITEM11	2,2122	,9560
ITEM12	1,9302	1,0135
ITEM13	1,6221	,9113
ITEM14	2,7151	1,2915
ITEM15	2,8052	1,0717
ITEM16	2,2180	1,0311
ITEM17	1,5698	,8943
ITEM18	1,9041	1,2382
ITEM19	2,0407	,9406
ITEM20	1,9331	,9978
ITEM21	1,7820	1,0197
ITEM22	2,5203	1,2168
ITEM23	3,0669	1,5866
ITEM24	2,1279	1,0777
ITEM25	2,0930	1,0540
ITEM26	2,0262	1,0536
ITEM27	1,7151	,9291
ITEM28	1,9157	,9454
ITEM29	1,9797	1,1234
ITEM30	1,6453	,8412
ITEM31	2,2326	1,9389
ITEM32	2,2442	,9711
ITEM33	1,9186	,9472
ITEM34	2,5291	1,0741
ITEM35	2,3459	1,1477
ITEM36	2,2006	1,0430
ITEM37	1,7006	,8156
ITEM38	3,5262	1,8197
ITEM39	2,0640	1,2830
ITEM40	1,9680	1,1639
ITEM41	1,5552	,7990
ITEM42	2,2180	1,0168
ITEM43	2,0581	,9821
ITEM44	1,7035	1,0040

Anexo nº 4

ITEM45	2,1134	2,3859
ITEM46	1,6628	,8518
ITEM47	1,9186	,9441
ITEM48	1,5756	,8118
ITEM49	1,7326	,8561
ITEM50	1,9506	1,0276

N of Cases = 344.0

Estadísticos Escala	Mean	Variance	Std Dev	Variables
	104,9680	459,5529	21,4372	50

Item Means	Mean	Minimum	Maximum	Range Max/Min	Variance
	2.0994	1.4855	3.5262	2.0407	2.3738

Item Variances	Mean	Minimum	Maximum	Range Max/Min	Variance
	1.3239	.6383	5.6926	5.0543	8.9179

	Media de la Escala habiendo eliminado el ítem	Varianza de la Escala habiendo eliminado el ítem	Correlación ítem con el total de la escala	R ²	Alfa de la Escala habiendo eliminado el ítem
ITEM1	102,6163	441,6832	,4183	,5978	,8700
ITEM2	102,2442	449,5029	,2606	,3495	,8721
ITEM3	103,4826	451,7198	,1773	,2105	,8732
ITEM4	103,0145	445,3496	,3796	,5572	,8707
ITEM5	102,2674	434,1732	,2050	,1787	,8780
ITEM6	102,7180	433,3926	,5936	,6698	,8673
ITEM7	102,7616	436,5378	,5128	,6604	,8685
ITEM8	102,9855	435,7170	,5411	,6029	,8681
ITEM9	102,4012	434,7016	,5214	,6424	,8682
ITEM10	103,2616	440,7710	,5133	,5988	,8692
ITEM11	102,7558	436,5058	,5540	,6264	,8682
ITEM12	103,0378	434,0131	,5805	,6685	,8676
ITEM13	103,3459	439,4864	,5034	,4888	,8690
ITEM14	102,2529	441,8221	,2959	,3346	,8717
ITEM15	102,1628	441,1338	,3836	,3936	,8703
ITEM16	102,7500	444,5671	,3202	,3603	,8713
ITEM17	103,3983	448,7068	,2652	,4362	,8721
ITEM18	103,0640	441,2729	,3219	,3423	,8712
ITEM19	102,9273	432,3708	,6723	,6137	,8666
ITEM20	103,0349	437,9755	,4928	,6100	,8689
ITEM21	103,1860	437,7087	,4876	,5179	,8689
ITEM22	102,4477	429,1693	,5733	,5620	,8669
ITEM23	101,9012	439,9960	,2560	,3435	,8731
ITEM24	102,8401	435,8432	,5011	,6588	,8685
ITEM25	102,8750	432,7744	,5853	,7069	,8673
ITEM26	102,9419	432,9529	,5813	,6402	,8674
ITEM27	103,2529	442,6910	,4092	,5336	,8702
ITEM28	103,0523	449,4666	,2293	,4415	,8725
ITEM29	102,9884	436,0757	,4735	,4971	,8688
ITEM30	103,3227	444,1317	,4150	,3743	,8703
ITEM31	102,7355	439,7811	,1969	,1919	,8759
ITEM32	102,7238	436,0664	,5558	,5170	,8681
ITEM33	103,0494	438,9334	,4969	,5366	,8690
ITEM34	102,4390	431,6056	,6004	,7085	,8670

ITEM35	102,6221	429,7518	,5986	,6880	,8667
ITEM36	102,7674	430,7796	,6394	,7251	,8665
ITEM37	103,2674	443,0186	,4622	,4919	,8698
ITEM38	101,4419	447,6351	,1118	,1915	,8774
ITEM39	102,9041	462,2386	-,0785	,2439	,8783
ITEM40	103,0000	449,9184	,1677	,5605	,8737
ITEM41	103,4128	453,3451	,1637	,3652	,8732
ITEM42	102,7500	454,9927	,0813	,3465	,8746
ITEM43	102,9099	457,1376	,0345	,3382	,8752
ITEM44	103,2645	459,1106	-,0131	,4130	,8759
ITEM45	102,8547	453,7223	,0014	,4726	,8847
ITEM46	103,3052	455,2972	,0971	,3834	,8740
ITEM47	103,0494	449,2716	,2346	,5407	,8724
ITEM48	103,3924	450,3732	,2473	,4568	,8723
ITEM49	103,2355	451,2476	,2082	,5444	,8727
ITEM50	103,0174	448,2971	,2344	,4737	,8725

Reliability Coefficients 50 items

Alpha = 0,8734 Standardized item alpha = 0,8970

Anexo nº 5: Estadística descriptiva.

Distribución del número de alumnos encuestados por centros

Tabla de frecuencia NOM DEL CENTRE

		Frecuencia	Porcentaie	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	IES POMPEU FABRA	53	15,4	15,4	15,4
	IES LA LLAUNA	50	14,5	14,5	29,9
	ESCOLA CULTURAL	59	17,2	17,2	47,1
	NEN JESUS PRAGA	17	4,9	4,9	52,0
	SANT DOMENEC SAVIO	61	17,7	17,7	69,8
	Ntra. Sra. MONTSERRAT	52	15,1	15,1	84,9
	GOAR	52	15,1	15,1	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Distribución de los alumnos según género y edad.

Tabla de frecuencia SEXE DELS ENQUESTATS

		Frecuencia	Porcentaie	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	HOME	183	53,2	53,2	53,2
	DONA	161	46,8	46,8	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Tabla de frecuencia EDAT

		Frecuencia	Porcentaie	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	13,00	1	,3	,3	,3
	14,00	48	14,0	14,0	14,3
	15,00	145	42,2	42,3	56,6
	16,00	116	33,7	33,8	90,4
	17,00	32	9,3	9,3	99,7
	18,00	1	,3	,3	100,0
	Total	343	99,7	100,0	
Perdidos	Perdidos del sistema	1	,3		
	Total	1	,3		
Total		344	100,0		

Anexo nº 5

Accidentalidad de los alumnos de la muestra

Tabla de frecuencia total accidentes bici y ciclom

		Frecuencia	Porcentaie	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válid	.00	142	41.3	41.3	41.3
os	1.00	68	19.8	19.8	61.0
	2.00	38	11.0	11.0	72.1
	3.00	28	8.1	8.1	80.2
	4.00	18	5.2	5.2	85.5
	5.00	15	4.4	4.4	89.8
	6.00	9	2.6	2.6	92.4
	7.00	3	.9	.9	93.3
	8.00	4	1.2	1.2	94.5
	9.00	4	1.2	1.2	95.6
	10.00	3	.9	.9	96.5
	11.00	1	.3	.3	96.8
	12.00	1	.3	.3	97.1
	13.00	1	.3	.3	97.4
	15.00	1	.3	.3	97.7
	16.00	1	.3	.3	98.0
	17.00	1	.3	.3	98.3
	21.00	1	.3	.3	98.5
	22.00	1	.3	.3	98.8
	25.00	1	.3	.3	99.1
	29.00	1	.3	.3	99.4
	31.00	1	.3	.3	99.7
	35.00	1	.3	.3	100.0
	Total	344	100.0	100.0	
Total		344	100.0		

Tabla de frecuencia total accidents dicotomitzada

		Frecuencia	Porcentaie	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	no accidents	142	41.3	41.3	41.3
	si accidents	202	58.7	58.7	100.0
	Total	344	100.0	100.0	
Total		344	100.0		

Accidentes en bicicleta**Tabla de frecuencia NOMBRE D'ACCIDENTS EN BICICLETA**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	163	47,4	47,4	47,4
,00	68	19,8	19,8	67,2
1,00	34	9,9	9,9	77,0
2,00	26	7,6	7,6	84,6
3,00	14	4,1	4,1	88,7
4,00	12	3,5	3,5	92,2
5,00	7	2,0	2,0	94,2
6,00	2	,6	,6	94,8
7,00	3	,9	,9	95,6
8,00	1	,3	,3	95,9
9,00	4	1,2	1,2	97,1
10,00	1	,3	,3	97,4
11,00	2	,6	,6	98,0
15,00	1	,3	,3	98,3
16,00	1	,3	,3	98,5
18,00	2	,6	,6	99,1
20,00	2	,6	,6	99,7
25,00	1	,3	,3	100,0
31,00				
Total	344	100,0	100,0	
Total	344	100,0		

Accidentes bicicleta hombres**Tabla de frecuencia NOMBRE D'ACCIDENTS EN BICICLETA**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	57	31,1	31,1	31,1
,00	38	20,8	20,8	51,9
1,00	22	12,0	12,0	63,9
2,00	20	10,9	10,9	74,9
3,00	14	7,7	7,7	82,5
4,00	12	6,6	6,6	89,1
5,00	4	2,2	2,2	91,3
6,00	2	1,1	1,1	92,3
7,00	2	1,1	1,1	93,4
8,00	1	,5	,5	94,0
9,00	3	1,6	1,6	95,6
10,00	1	,5	,5	96,2
11,00	2	1,1	1,1	97,3
15,00	1	,5	,5	97,8
16,00	2	1,1	1,1	98,9
20,00	2	1,1	1,1	100,0
25,00				
Total	183	100,0	100,0	
Total	183	100,0		

Anexo nº 5

Accidentes bicicleta mujeres

Tabla de frecuencia NOMBRE D'ACCIDENTS EN BICICLETA

	Frecuencia	Porcentaie	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válid	106	65,8	65,8	65,8
os	30	18,6	18,6	84,5
	12	7,5	7,5	91,9
	6	3,7	3,7	95,7
	3	1,9	1,9	97,5
	1	,6	,6	98,1
	1	,6	,6	98,8
	1	,6	,6	99,4
	1	,6	,6	100,0
Total	161	100,0	100,0	
Total	161	100,0		

Accidentes ciclomotor hombres

Tabla de frecuencia ACCIDENTS EN CICLOMTOR

	Frecuencia	Porcentaie	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	139	76,0	76,0	76,0
	26	14,2	14,2	90,2
	10	5,5	5,5	95,6
	4	2,2	2,2	97,8
	1	,5	,5	98,4
	1	,5	,5	98,9
	2	1,1	1,1	100,0
Total	183	100,0	100,0	
Total	183	100,0		

Accidentes ciclomotor mujeres

Tabla de frecuencia ACCIDENTS EN CICLOMTOR

	Frecuencia	Porcentaie	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	132	82,0	82,0	82,0
	19	11,8	11,8	93,8
	5	3,1	3,1	96,9
	4	2,5	2,5	99,4
	1	,6	,6	100,0
Total	161	100,0	100,0	
Total	161	100,0		

Respuestas de los alumnos a los factores teóricos**Tabla de frecuencia Categorías de respuesta factor alcohol**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	7	2,0	2,0	2,0
	Casi nunca	180	52,3	52,3	54,4
	Casi siempre	143	41,6	41,6	95,9
	Siempre	14	4,1	4,1	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Tabla de frecuencia Categorías de respuesta factor velocidad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	8	2,3	2,3	2,3
	Casi nunca	137	39,8	39,8	42,2
	Casi siempre	123	35,8	35,8	77,9
	Siempre	76	22,1	22,1	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Tabla de frecuencia Categorías de respuesta factor tendencia al riesgo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	12	3,5	3,5	3,5
	Casi nunca	184	53,5	53,5	57,0
	Casi siempre	81	23,5	23,5	80,5
	Siempre	67	19,5	19,5	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Anexo nº 5

Tabla de frecuencia Categorías de respuesta factor conductor

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	2	,6	,6	,6
	Casi nunca	122	35,5	35,5	36,0
	Casi siempre	168	48,8	48,8	84,9
	Siempre	52	15,1	15,1	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Tabla de frecuencia Categorías de respuesta factor vehículo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	29	8,4	8,4	8,4
	Casi nunca	136	39,5	39,5	48,0
	Casi siempre	159	46,2	46,2	94,2
	Siempre	20	5,8	5,8	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Tabla de frecuencia Categorías de respuesta factor vía

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	12	3,5	3,5	3,5
	Casi nunca	225	65,4	65,4	68,9
	Casi siempre	52	15,1	15,1	84,0
	Siempre	55	16,0	16,0	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Tabla de frecuencia Categorías de respuesta factor tráfico

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	12	3,5	3,5	3,5
	Casi nunca	152	44,2	44,2	47,7
	Casi siempre	113	32,8	32,8	80,5
	Siempre	67	19,5	19,5	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Tabla de frecuencia Categorías de respuesta factor señales

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	13	3,8	3,8	3,8
	Casi nunca	175	50,9	50,9	54,7
	Casi siempre	132	38,4	38,4	93,0
	Siempre	24	7,0	7,0	100,0
	Total	344	100,0	100,0	
Total		344	100,0		

Valoración de la importancia que otorgan los centros a la educación vial (de 1 a 10)

Estadísticos

	N		Media
	Válidos	Perdidos	
Valoració importància EV a l'escola	7	110	7,57

Valoración del tiempo que dedican los centros a la educación vial (escala de 1 a 10)

Estadísticos

	N		Media
	Válidos	Perdidos	
Valoració temps dedicació EV	7	110	5,29

Valoración de las actividades que desarrollan los centros (de 1 a 10)

Anexo nº 6: Encuesta para conocer las actuaciones de los centros en educación vial.

**Dictamen de l'educació viària a Barcelona
Proposta d'avaluació.
ERESv-Servei Català de Trànsit (uso interno)**

Número d'enquesta:

Nom del centre:

Comarca: Província:

<input type="checkbox"/>	Girona
<input type="checkbox"/>	Lleida
<input type="checkbox"/>	Tarragona

Ubicació	Capital de comarca	<input type="checkbox"/>	Tipus de centre	Públic	<input type="checkbox"/>
	Resta comarca	<input type="checkbox"/>		Privat	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>		Privat concertat	<input type="checkbox"/>

Nombre d'alumnes que té el centre

Nombre de professors

El centre realitza alguna activitat relacionada amb l'educació viària? Sí
No

Dins de quin/s nivell/s educatiu/s:

<input type="checkbox"/>	Infantil
<input type="checkbox"/>	Primaria
<input type="checkbox"/>	ESO
<input type="checkbox"/>	Batxillerat
<input type="checkbox"/>	Formació Professional

Quantes hores durant el curs escolar dedica el centre a l'educació viària? (especificar per nivells educatius)

Nivell educatiu	Hores dedicació durant un curs
Educació Infantil	<input type="text"/>
Educació Primària:	<input type="text"/>
▪ Cicle inicial	<input type="text"/>
▪ Cicle mig	<input type="text"/>
▪ Cicle superior	<input type="text"/>
E.S.O.	<input type="text"/>
▪ Primer cicle	<input type="text"/>
▪ Segon cicle	<input type="text"/>
Batxillerat	<input type="text"/>
Formació Professional	<input type="text"/>

Es fan activitats dins l'aula? sí
no

En cas afirmatiu:

Anexo nº 6

Quin tipus d'activitats?

Quantes hores es dediquen a fer activitats dins l'aula?:

Es fan activitats fora de l'aula?

<input type="checkbox"/>	Sí
<input type="checkbox"/>	No

En cas afirmatiu:

Quin tipus d'activitats?

Quins llocs s'utilitzen normalment per a realitzar aquests tipus d'activitats?

<input type="checkbox"/>	El pati del centre
<input type="checkbox"/>	El carrer
<input type="checkbox"/>	Els parcs
<input type="checkbox"/>	Altres.

Quins: _____

Quantes hores es dediquen a les activitats fora de l'aula?:

Des de quin curs acadèmic es van iniciar al centre les activitats d'educació viària dins l'aula?

Des del curs

Des de quin curs acadèmic es van iniciar al centre les activitats d'educació viària fora de l'aula?

Des del curs

Quines de les activitats portades a terme al centre han estat més profitoses?

Entre els objectius educatius del centre es troba el de reduir l'accidentalitat?

<input type="checkbox"/>	Si
<input type="checkbox"/>	No

Al centre hi ha professors que treballen l'educació viària amb els alumnes?

Sí Quants?
 No

Es realitzen trobades o es participa amb l'AMPA en temes d'educació viària?

Sí
 No

Quins temes d'educació viària es treballen en aquestes trobades?

El centre rep col·laboracions d'altres entitats (públiques o privades) en quant que realitzen sessions en el centre sobre educació viària?

Sí
 No

En cas afirmatiu feu una creu a l'entitat que correspongui i esmenteu quin tipus de col·laboració rep el centre d'aquesta entitat:

Entitat	Tipus de col·laboració
<input type="checkbox"/> Consell Comarcal	
<input type="checkbox"/> Policia Local	
<input type="checkbox"/> Bombers	
<input type="checkbox"/> Creu Roja	
<input type="checkbox"/> Ajuntament	
<input type="checkbox"/> Centres de Recursos	
<input type="checkbox"/> Generalitat	
<input type="checkbox"/> Dir. General de Trànsit	
<input type="checkbox"/> Unespa	
<input type="checkbox"/> Racc	
<input type="checkbox"/> Institut Guttmann	
<input type="checkbox"/> Altres. Quines?:	

Quins materials utilitza el centre per a realitzar l'educació viària?
(Cal especificar el títol i qui edita o subministra el material)

Valoreu en una escala del 1 al 10 la importància que hauria de tenir l'educació viària a l'escola:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Valoreu en una escala del 1 al 10 el temps que es dedica al teu centre a formar als vostres alumnes en temes d'educació viària.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Anexo nº 6

Valoreu en una escala del 1 al 10 les activitats d'educació viària que es realitzen en el vostre centre.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Altres observacions que creieu oportú reflexar sobre l'educació viària a les escoles.

--

Anexo nº 7: Prueba de normalidad.

Pruebas no paramétricas

Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra

		SUMA
N		344
Parámetros normales ^{a,b}	Media	103,3983
	Desviación típica	21,1827
Diferencias más extremas	Absoluta	,075
	Positiva	,075
	Negativa	-,032
Z de Kolmogorov-Smirnov		1,398
Sig. asintót. (bilateral)		,054

a. La distribución de contraste es la Normal.

b. Se han calculado a partir de los datos.

Anexo nº 8: Matriz de correlaciones.

Anexo nº 9: Índice KMO y test de Barlett

Anexo nº 10: Martices anti-imagen y medida de adecuación muestral (MSA)

Anexo nº 11: Matriz de componentes rotados

Anexo nº 12: Matriz de componentes rotados con 8 factores.

Anexo nº 13: Resultados de la regresión múltiple con todos los alumnos de la muestra.

Anexo nº 14: Resultados de la regresión múltiple
conductores de bicicleta.

Anexo nº 15: Resultados de la regresión múltiple conductores de ciclomotor.

Anexo nº 16: Cuadro- Resumen de los predictores de riesgo identificados según los distintos factores y grupos de riesgo.

Anexo nº 17: Regresión múltiple a partir de las puntuaciones factoriales con todos los alumnos de la muestra.

Anexo nº 18: Regresión múltiple a partir de las puntuaciones factoriales conductores de bicicleta.

Anexo nº 19: Regresión múltiple a partir de las puntuaciones factoriales con los conductores de ciclomotor.

Anexo nº 20: Cuaderno de tendencia al riesgo

Anexo nº 21: Matriz de datos