

ESTUDIO PARA UNA MOVILIDAD SEGURA

RIESGOS Y CONCIENCIACIÓN



BIDE ← **STOP** **VIOLENCIA**
INDARKERIA → **VIAL**

ESTUDIO PARA UNA MOVILIDAD SEGURA

Este estudio ha sido realizado por la asociación junior empresa STRØM, a petición de la asociación **STOP VIOLENCIA VIAL, "Asociación Vasca para la defensa de la Seguridad Vial"**

Los objetivos, contenidos así como la metodología empleada para el desarrollo del mencionado estudio, han sido llevados a cabo bajo la supervisión, organización y dirección de la Asociación **STOP VIOLENCIA VIAL**.

Los resultados presentados han sido obtenidos gracias a la participación de más de 500 personas. Por un lado, se utilizó un cuestionario abierto para conocer, determinar y analizar los distintos riesgos asumidos por los usuarios/as de las vías. Por otro lado, se llevaron a cabo dos focus group para recoger los datos relativos a la valoración, opinión y percepción respecto a las campañas viales de sensibilización.

Todo ello, con el fin de aportar la máxima información relevante para los futuros planes de acción y actuación y contribuir así en la reducción de la siniestralidad vial.

The image shows a screenshot of a survey form. At the top left, there is a logo for 'BIDE INDARKERIA STOP VIOLENCIA VIAL' and a red banner with the text 'ESTUDIO PARA UNA MOVILIDAD SEGURA'. The form is divided into several sections:

- Estudio sobre la Violencia Vial:** A header section with a sub-header and a brief description of the survey's purpose.
- Edad *:** A text input field for the respondent's age.
- Género *:** Radio button options for 'Mujer', 'Hombre', and 'No binario'.
- Provincia *:** A dropdown menu for selecting the province.
- ¿Alguna vez has viajado en un vehículo cuyo conductor/a conducía bajo la influencia del alcohol o estupefacientes? *:** Radio button options for 'Sí' and 'No'.
- ¿Alguna vez has conducido bajo la influencia del alcohol o estupefacientes? *:** Radio button options for 'Sí' and 'No'.
- ¿Alguna vez has sobrepasado el límite de velocidad de forma temeraria? *:** Radio button options for 'Sí' and 'No'.
- ¿Alguna vez has utilizado el móvil mientras conducías? *:** Radio button options for 'Sí' and 'No'.
- ¿Has conocido algún caso cercano en el que, por alguno de los 4 riesgos anteriormente mencionados, se haya producido un siniestro vial? *:** Radio button options for 'Sí' and 'No'.
- ¿Cómo valorarías la Educación Vial que has recibido hasta ahora? *:** Radio button options for 'Nula', 'Baja', 'Normal', 'Buena', 'Muy buena', and 'Excelente'.
- ¿Cómo crees que se podría concienciar más a la sociedad sobre esta problemática? *:** A list of checkboxes for 'Más campañas informativas, ámbito social', 'Educación Vial en los centros escolares, ámbito educativo', 'Más castigo a las personas infractoras, ámbito jurídico', and 'Otro:'. There is a text input field next to the 'Otro:' option.
- Enviar:** A dark button at the bottom right of the form.

*Fotos completas a continuación



Estudio sobre la Violencia Vial

Mediante esta encuesta queremos conocer el nivel de riesgo que las personas conductoras asumen a la hora conducir.

Tanto tus datos como tus respuestas serán completamente anónimas.

***Obligatorio**

Edad *

Tu respuesta

Género *

- Mujer
- Hombre
- No binario

Provincia *

Elige



¿Alguna vez has viajado en un vehículo cuyo conductor/a conducía bajo la influencia del alcohol o estupefacientes? *

- Sí
- No

¿Alguna vez has conducido bajo la influencia del alcohol o estupefacientes? *

- Sí
- No

¿Alguna vez has sobrepasado el límite de velocidad de forma temeraria? *

- Sí
- No

¿Alguna vez has utilizado el móvil mientras conducías? *

- Sí
- No

¿Has conocido algún caso cercano en el que, por alguno de los 4 riesgos anteriormente mencionados, se haya producido un siniestro vial? *

- Sí
- No

¿Cómo valorarías la Educación Vial que has recibido hasta ahora? *

- Nula
- Baja
- Normal
- Buena
- Muy buena
- Excelente

¿Cómo crees que se podría concienciar más a la sociedad sobre esta problemática? *

- Más campañas informativas, ámbito social.
- Educación Vial en los centros escolares, ámbito educativo.
- Más castigo a las personas infractoras, ámbito jurídico.
- Otro: _____

Enviar

INTRODUCCIÓN

Las preguntas están estructuradas en tres partes distintas:

Las de identificación, las relacionadas con los riesgos en carretera y las relacionadas con el nivel de concienciación acerca de la temática.

La promoción de la encuesta fue llevada a cabo a través del boca a boca y las redes sociales, siendo Whatsapp e Instagram las más comunes.

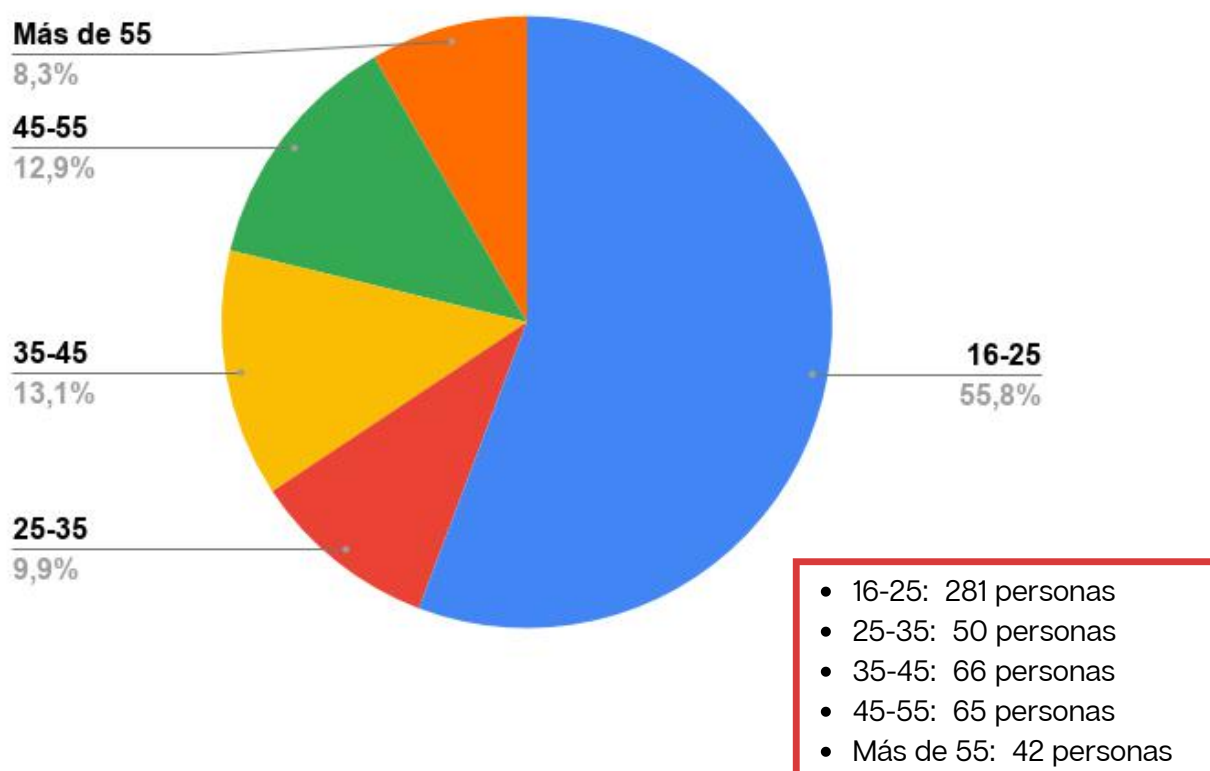
A continuación, analizaremos una por una las respuestas conseguidas y las compararemos con el sexo y la edad del encuestado.

DATOS GENERALES

EDAD

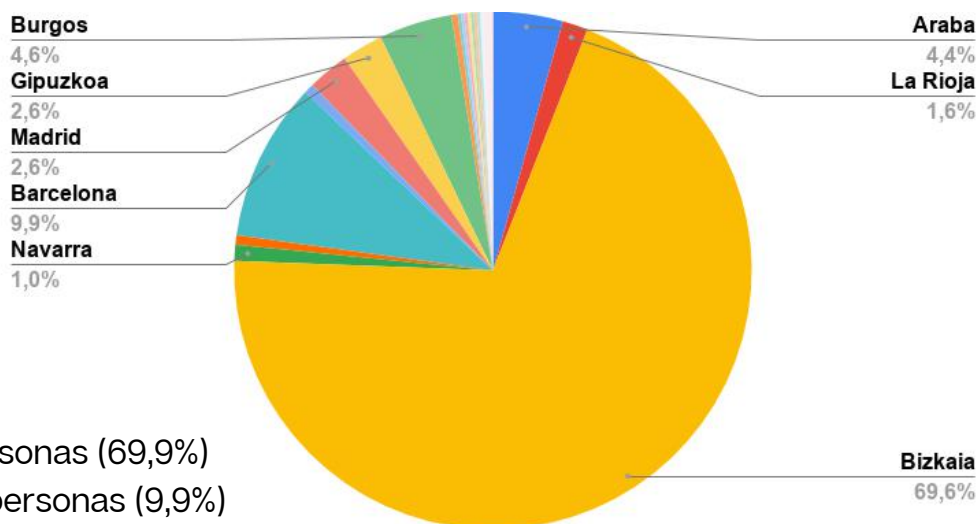
Dentro de los datos obtenidos, la edad más repetida es la de 20 años, con la cantidad de 117 participantes (23,3%). El intervalo de edad es de 61 años (la edad más baja es 16 y la más alta 77) y la media es de 31 años.

Fijándonos en los diferentes intervalos de edad, 281 personas (55,8%) tienen entre 16 y 25 años, siendo así el rango de edad más significativo de la encuesta.



PROCEDENCIA

Con la encuesta alcanzamos 18 comunidades autónomas diferentes a nivel nacional. Las comunidades con mayor número de participantes son las siguientes:

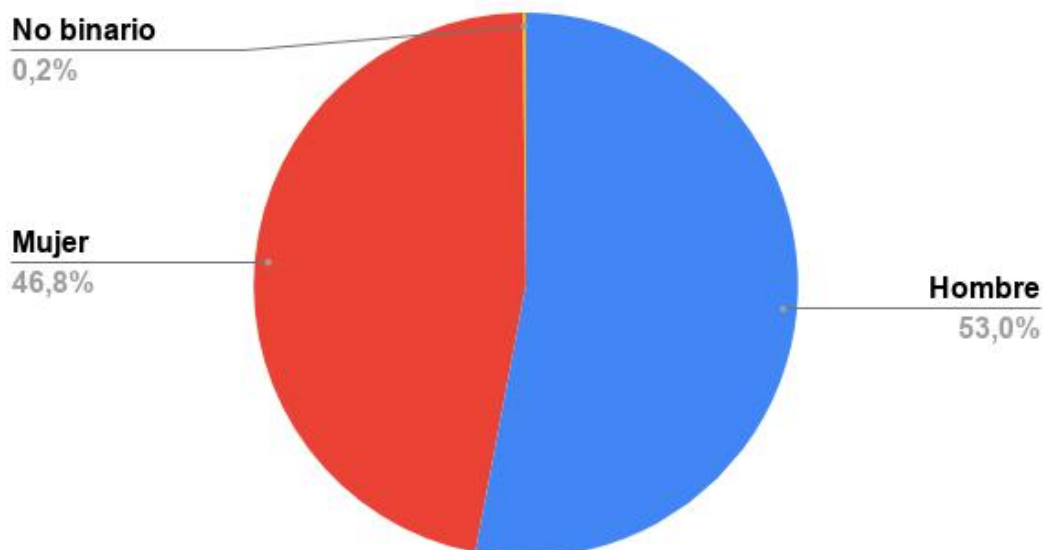


- . **Blzkaia.** 351 personas (69,9%)
- . **Barcelona.** 50 personas (9,9%)
- . **Burgos.** 23 personas (4,6%)

En cuanto al País Vasco, se obtuvieron 386 respuestas (76,6%). 22 personas (4,4%) en Araba y 13 personas (2,6%) en Gipuzkoa.

GÉNERO

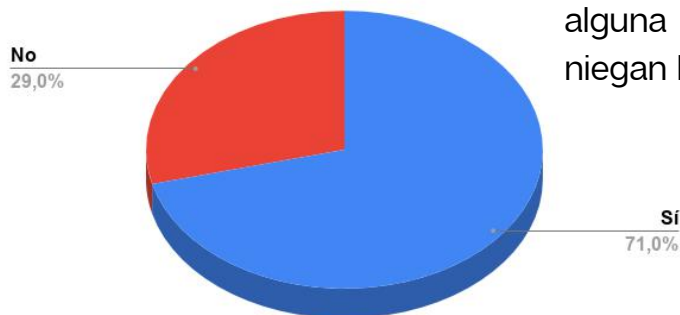
267 de los participantes (53%) pertenece al género masculino y 236 personas (46,8%) al género femenino. También contamos con una persona (0,2%) del sexo no binario.



RIESGOS

1.¿Alguna vez has viajado en un vehículo cuyo conductor/a conducía bajo la influencia del alcohol o estupefacientes?

En esta primera pregunta, de las 504 personas participantes, **358** (71%) admiten haber viajado en un vehículo cuyo conductor/a conducía bajo la influencia de alguna droga, mientras que **146** el (29%) niegan haberlo hecho.



Al comparar estos datos con el género de las personas participantes, estas son las respuestas obtenidas:

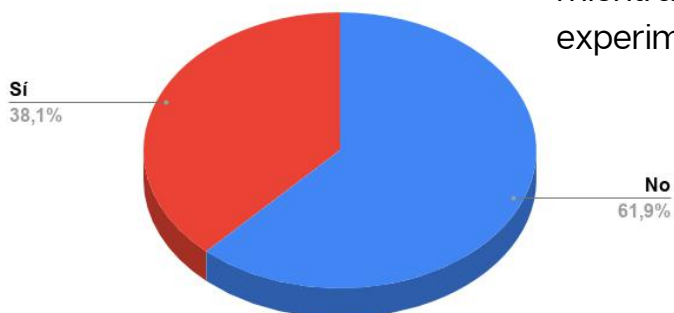
	HOMBRES	MUJERES	
SI	204 (76,4%)	153 (84,8%)	*+no binario
NO	63 (23,6%)	83 (35,2%)	

Por otro lado, al comparar los datos generales con los diferentes rangos de edad, estos son los resultados:

	16-25	25-35	35-45	45-55	Más de 55
SI	200 (71,2%)	35 (70%)	45 (68,2%)	48 (73,9%)	30 (71,4%)
NO	81 (28,8%)	15 (30%)	21 (31,8%)	17 (26,1%)	12 (28,6%)

2. ¿Alguna vez has conducido bajo la influencia del alcohol o estupefacientes?

De las 504 personas participantes, **192** (38,1%) admiten haber conducido bajo la influencia de alcohol o estupefacientes, mientras que **312** (61,9%) niegan haberlo experimentado.



Al comparar estos datos con el género de las personas participantes, estas son las respuestas obtenidas:

	HOMBRES	MUJERES
SI	129 (48,3%)	63 (28,7%)
NO	138 (51,7%)	173 (73,3%)

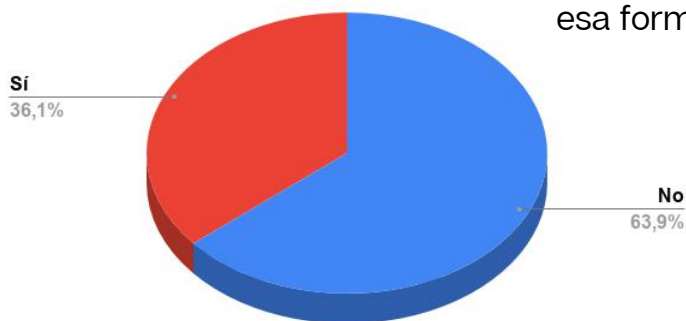
*+no binario

Por otro lado, al comparar los datos generales con los diferentes rangos de edad, estos son los resultados:

	16-25	25-35	35-45	45-55	Más de 55
SI	93 (33,1%)	18 (36%)	28 (42,4%)	35 (53,9%)	18 (42,9%)
NO	188 (66,9%)	32 (64%)	38 (57,6%)	30 (46,1%)	24 (57,1%)

3 ¿Alguna vez has sobrepasado el límite de velocidad de forma temeraria?

De las 504 personas participantes, **182** (36,1%) admiten haber sobrepasado el límite de velocidad de forma temeraria., mientras que **322** (63,9%) niega haber conducido de esa forma.



Al comparar estos datos con el género de las personas participantes, estas son las respuestas obtenidas:

	HOMBRES	MUJERES
SI	140 (52,4%)	42 (17,8%)
NO	127 (47,8%)	194 (82,2%)

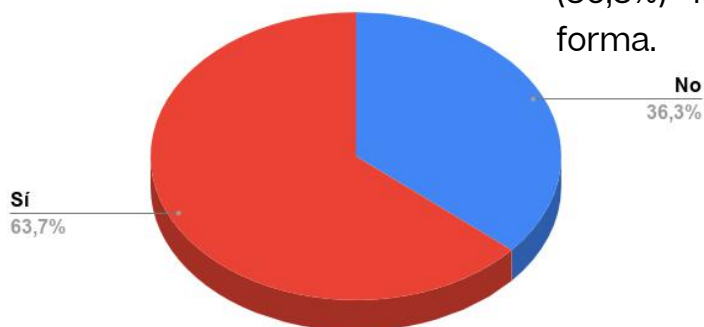
*+no binario

Por otro lado, al comparar los datos generales con los diferentes rangos de edad, estos son los resultados:

	16-25	25-35	35-45	45-55	Más de 55
SI	107 (38,1%)	15 (30%)	22 (33,3%)	21 (32,2%)	17 (40,9%)
NO	174 (61,9%)	35 (70%)	44 (66,7%)	44 (67,7%)	25 (59,5%)

4 . ¿Alguna vez has utilizado el móvil mientras conducías?

De las 504 personas participantes, **321** (63,7%) admiten haber utilizado el móvil mientras conducían, mientras que **183** (36,3%) niegan haber conducido de esta forma.



Al comparar estos datos con el género de las personas participantes, estas son las respuestas obtenidas:

	HOMBRES	MUJERES
SI	195 (73%)	128 (53,4%)
NO	72 (27%)	110 (46,6%)

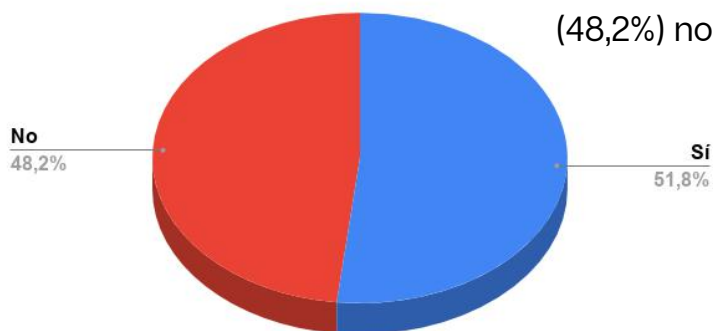
*+no binario

Por otro lado, al comparar los datos generales con los diferentes rangos de edad, estos son los resultados:

	16-25	25-35	35-45	45-55	Más de 55
SI	174 (81,9%)	32 (84%)	51 (77,3%)	43 (88,2%)	21 (50%)
NO	107 (38,1%)	18 (38%)	15 (22,7%)	22 (33,8%)	21 (50%)

5. ¿Has conocido algún caso cercano en el que, por alguno de los 4 riesgos anteriormente mencionados, se haya producido un siniestro vial?

De las 504 personas participantes, **261** (51,8%) conocen algún caso cercano en el que, por alguno de los 4 riesgos anteriormente mencionados, se haya producido un siniestro vial, mientras que **243** (48,2%) no.



Al comparar estos datos con el género de las personas participantes, estas son las respuestas obtenidas:

	HOMBRES	MUJERES	
SI	144 (53,9%)	116 (49,2%)	*+no binario
NO	123 (46,1%)	120 (50,8%)	

Por otro lado, al comparar los datos generales con los diferentes rangos de edad, estos son los resultados:

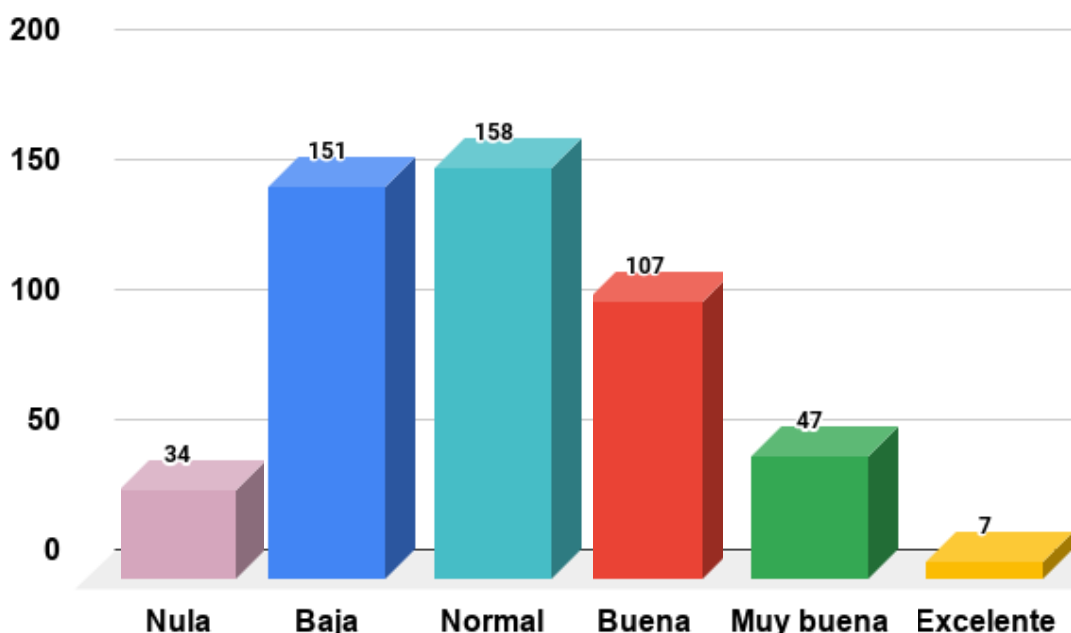
	16-25	25-35	35-45	45-55	Más de 55
SI	141 (50,2%)	21 (42%)	41 (82,1%)	34 (52,3%)	24 (57,1%)
NO	140 (49,82)	29 (58%)	25 (37,9%)	31 (47,7%)	18 (42,9%)

CONCIENCIACIÓN

¿Cómo valorarías la Educación Vial que has recibido hasta ahora?

En cuanto al nivel de la Educación Vial recibida, las respuestas más repetidas son "Normal", 158 personas (31,3%), y "Baja", 151 personas (30%).

Las valoraciones negativas ("Baja" y "Nula") suman un total de 185 personas (36,7%), mientras que las respuestas positivas ("Buena", "Muy buena" y "Excelente") suman un total de 161 personas (31,9%), dejando a las 158 personas restantes (Normal) en una valoración neutral.



Por otro lado, al comparar los datos generales con los diferentes rangos de edad, estos son los resultados:

- Entre 16 y 25 años.

NULA	BAJA	NORMAL	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
17 (6%)	77 (27,4%)	87 (31%)	59 (21%)	36 (12,8%)	5 (1,8%)

- Entre 25 y 35 años.

NULA	BAJA	NORMAL	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
2 (4%)	15 (30%)	14 (28%)	16 (32%)	3 (6%)	0 (0%)

- Entre 35 y 45 años.

NULA	BAJA	NORMAL	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
4 (6,1%)	27 (40,9%)	22 (33,3%)	11 (16,7%)	2 (3%)	0 (0%)

- Entre 45 y 55 años.

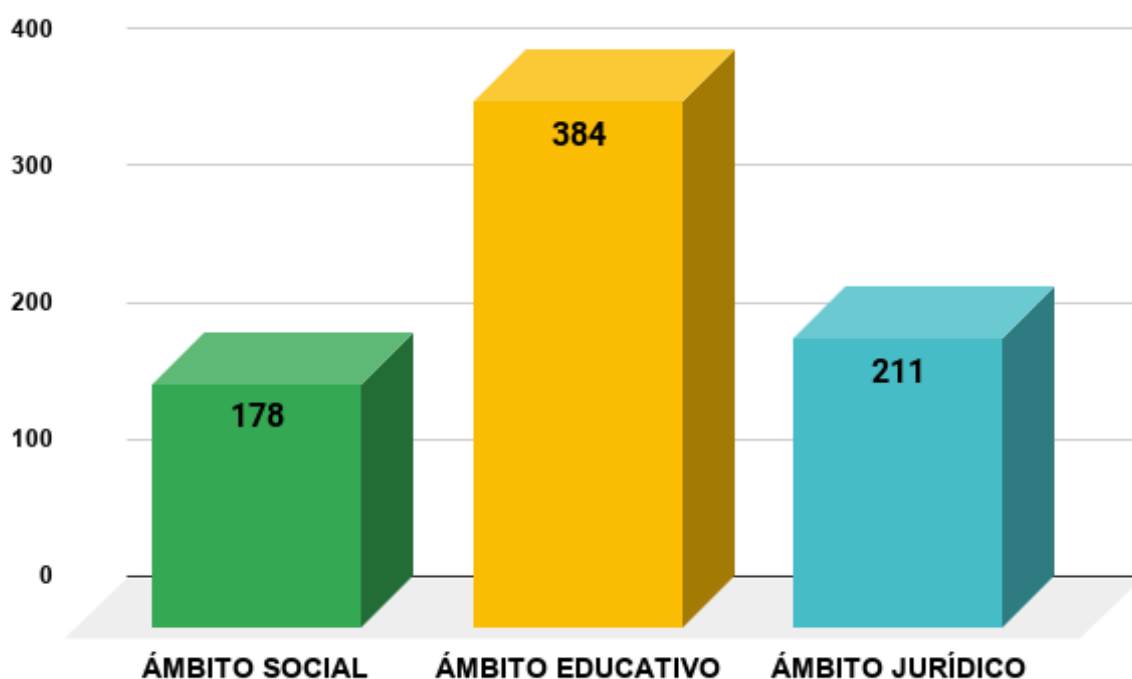
NULA	BAJA	NORMAL	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
5 (7,7%)	18 (27,7%)	20 (30,8%)	16 (24,6%)	4 (6,2%)	2 (3,1%)

- Más de 55 años.

NULA	BAJA	NORMAL	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
6 (14,3%)	14 (33,3%)	15 (35,7%)	5 (11,9%)	2 (4,8%)	0 (0%)

¿Cómo crees que se podría concienciar más a la sociedad sobre esta problemática?

Las 504 personas participantes tuvieron la oportunidad de opinar qué ámbitos deberíamos impulsar para mejorar la concienciación e informar a la sociedad actual de la importancia de la seguridad vial. Estas es el resultado:



- Más campañas informativas.
- Educación Vial en los centros escolares.
- Más castigo a las personas infractoras.

FOCUS GROUP

Se han llevado a cabo dos Focus Groups:

Uno de ellos fue conformado por 8 participantes con edades comprendidas entre los 18 y los 56 años, siendo la mitad de ellos hombres y la otra mitad mujeres.

El otro grupo focal fue conformado por 6 jóvenes universitarios con edades comprendidas entre los 18 y los 24 años, siendo 2 de los participantes mujeres y los 4 restantes hombres.

Las dinámicas de grupo se realizaron los días 24 y 25 de noviembre del 2020 en Bilbao, Bizkaia.

RIESGOS

- **Distracciones**

El primer riesgo mencionado por los participantes fueron las distracciones al volante.

Surgieron varias razones por las que estas son tan comunes, como por ejemplo:

El **exceso de confianza** de algunos conductores, sobre todo entre los más experimentados.

Se mencionó también la **falta de empatía** como una de las posibles razones, asegurando que, al subirse al coche, piensan en su seguridad, no en la de los demás.

Como era de esperar, el **móvil** fue otro de los factores mencionados. La mayoría de los participantes admitieron llevarlo cerca cuando conducen y utilizarlo de vez en cuando, sobre todo en semáforos. Se mencionó también que el utilizarlo como GPS o para poner la música suele llevar a prestar más atención a cualquier notificación que pueda aparecer. Además, fue curioso ver que ninguno sabía a ciencia cierta si usar el teléfono mientras se espera a que el semáforo se ponga en rojo es legal o no.

Se habló también del efecto que puede tener el **sueño** al volante y lo peligroso que puede llegar a ser este.

Por último, se subrayó lo peligrosa que puede ser una **conversación** cualquiera, ya sea con los acompañantes del coche o por teléfono, ya que suele causar que el conductor se centre en esta y la carretera deje de ser su único foco.

Frases a destacar:

“Yo ya sé lo que hago, ¡Tengo 30 años de carné!”

“Cuanto más mayor me hago más me despisto”

“Si me llaman cojo porque pienso que es importante”

- **Velocidad Temeraria**

Al hablar sobre el riesgo que puede conllevar conducir a una velocidad temeraria, fueron dos los factores más repetidos:

Por un lado, se mencionaron las **prisas**. Ya sea para llegar a tiempo al trabajo, para volver cuanto antes a casa o para llegar a cualquier posible destinación en la mayor brevedad posible, hubo un consenso general en que las prisas suelen causar que la atención al detalle del conductor reduzca y los riesgos que este esté dispuesto a tomar aumenten, convirtiéndose en una combinación peligrosa.

Por el otro lado, surgió el tema de la **presión social** y el cómo pueden afectar al conductor en cuestión sus acompañantes. Este puede sentir que sus capacidades al volante pueden estar siendo juzgadas y puede ser incentivado a aumentar el ritmo cuando normalmente no lo haría. Es un buen ejemplo de ello uno de los participantes más jóvenes que aseguró que, cuando va con sus amigos parece que cuanto más acelere, mejor será.

Como punto extra a estos dos factores, también se habló de la **falta de flexibilidad**. Se argumentó que los carteles que marcan la velocidad máxima cambian con demasiada constancia y que esto hace que sobre información para el conductor.

Frases destacadas:

“Es mi coche, yo conduzco”

“Nadie respeta todos los límites y el que diga que sí, miente.”

“Cuando mejor voy es cuando voy sola”

- **Alcohol y drogas**

El consumo de alcohol y drogas es conocido como uno de los mayores riesgos al volante y es por eso que quisimos indagar en qué podía llevar a la gente a conducir estando bajo los efectos de estos.

Sin duda la más mencionada fue la **falta de opciones**. Ya sea como conductor o como pasajero, la falta de una mejor alternativa parece ser la mayor razón por la que la gente está dispuesta a subir al coche con alguien que no está en las mejores condiciones o a conducir ellos mismos sabiendo que tampoco lo están.

Se habló de varias situaciones en las que esto les haya pasado, como por ejemplo:

- Volver de fiesta o de una cena y tener que volver en el coche de un amigo que ha bebido, ya que habían ido en su coche y sino no tendrían otra forma de volver.
- Tener que elegir entre volver a casa en aquellas condiciones o tener que dormir en el coche y volver el día siguiente y acabar eligiendo la primera. Descubrimos que esto pasaba mayoritariamente en las situaciones en las que la distancia por recorrer no era larga.

Uno de los factores de los que más se habló en este apartado fueron los **controles de alcoholemia y drogas**, o más bien, la falta de estos. Varios participantes aseguraron que la cantidad de controles de tráfico era mucho menor a lo que debería, resultando en que muchos más conductores se arriesguen a coger el coche sabiendo que no pasarían el control, confiando en que no vayan a encontrar uno. Esto unido a la popularización de aplicaciones como **SocialDrive o grupos de Whatsapp** en los que la gente alerta de los controles, reducen la efectividad de estos.

Frases destacadas:

“Son 20 minutos en el coche y estoy en casa y sino tengo que dormir en el coche”

“Si no vas con tu amigo no tienes otra forma de ir a casa”

“He conducido más de 80.000kms y solo me han hecho 5 controles”

- **Factor económico**

A partir del tema anterior surgió un diálogo sobre el factor económico. Se comparó la falta de **controles de tráfico** con la cantidad de **radares** que hay, asegurando que la diferencia de cantidad entre estos es por razones puramente económicas. Ambas medidas se utilizan como herramienta para reducir los riesgos en carretera y aumentar la seguridad de esta, por lo que no deberían de chocar en este sentido. Aún así, se dijo que, mientras los controles cuestan dinero, los radares dan dinero, asegurando que esta es la razón de la diferencia de cantidad de ambos.

Siguiendo con el tema monetario, los participantes abrieron un diálogo sobre las **ITVs** y los **reconocimientos médicos** necesarios para circular, y cómo algo tan importante como esto sufre también la influencia del dinero. Se aseguró que, tanto los talleres como los centros médicos podrían estar incentivados a ser “permisivos” con sus clientes y/o pacientes respectivamente, ya que estos podrían amenazar con hacer el reconocimiento o inspección en cualquier otro lugar, en caso de no ser aptos.

Por último en este aspecto, surgió uno de los temas más recurrentes durante el diálogo y es que, varios participantes aseguraron que, en muchas ocasiones, si algo no les afecta económicamente, simplemente no entra en la cabeza. En este sentido, admitían que, por mucho que se tomaran medidas para incentivar la seguridad vial entre los conductores, lo que más acaba marcando su toma de decisiones son las posibles **consecuencias** y **multas** a las que se enfrenten.

Frases destacadas:

“Cuando un radar pone muchas multas se dice que es un radar muy bueno, cuando el objetivo debería ser que no las pusiera, ya que significa que la gente está cumpliendo con las normas”

“¿Que no paso la ITV? Tranquilo, que me llevo el coche a otro taller y ya verás cómo me lo pasan.”

“Preocupan más las multas que los accidentes. Si no afecta a la cartera no entra en la cabeza”

- **Peatones**

Además de hablar sobre los riesgos que pueden llegar a tomar los conductores, quisimos hablar brevemente sobre los riesgos que puedan llegar a tomar los peatones también.

Lo primero que quedó claro fue que todos admitieron estar acostumbrados a **infringir más como peatones** que como conductores, afirmando además que no se concienta lo suficiente en ese sentido.

Se habló también con cierta incredulidad de que, en muchas ocasiones, la gente pase semáforos en rojo con agentes de policía/tráfico sin que estos hagan nada al respecto, y cómo esto debería cambiar.

Se mencionó el **acostumbramiento al entorno** como uno de los mayores peligros para los peatones, ya que los relajan y acaban tomando más riesgos por ello. Por último, se dialogó brevemente sobre las **personas ancianas**, llegando a asegurar que parece que cuanto más mayores son más osados se convierten.

Frases Destacadas:

“Los peatones son un riesgo y lo desconocen”

“Se aprende con multas o con hijas jajaja”

“Cuando ya conoces todos los semáforos y zonas te sientes con más libertad”

Otros factores:

Para acabar con el capítulo de los riesgos, estos son algunos de los temas y frases interesantes que surgieron en la conversación:

- *“No atraco por si me pillan, pues con los riesgos al volante es igual.”*
- *“La gente no suele tener en cuenta el tiempo que hace, el efecto vacío en túneles...”*
- *“Cada vez se le da menos importancia a la ergonomía al volante por parte de conductores y copilotos, hay gente que adopta unas posturas en el coche que no son para nada seguras.”*
- *“Los coches son cada vez más seguros y nos acaban atontando.”*
- *“Un accidente marca un antes y un después en ti y en los que te rodean.”*

CONCIENCIACIÓN

- **Educación**

Lo más sorprendente al pedir a la gente una valoración sobre la educación vial que habían recibido fue la rapidez y repetición con la que escuchamos las palabras “Lamentable”, “nula”, “nefasta”...

Aseguraron que la mayoría de los aprendizajes provenían de su gente más cercana, su familia y amigos, no de los centros cuyo objetivo es exactamente ese.

En cuanto al **examen teórico** requerido para poder pasar al práctico, los participantes comentaron que parece una competición memorística. Lo que es más, dejaron claro que no les convenía la opción que tienen los estudiantes de hoy en día de pasar el examen sin siquiera ir a clases, simplemente dedicándose a hacer tests online y estudiar desde casa.

En cuanto al **examen práctico**, una parte de ellos insistió en la importancia de que se empezaran a enseñar cosas como cambiar una rueda, el uso de los triángulos... Mientras otro aseguraron haber recibido ese tipo de educación. Se podría pensar que esta diferencia se podría deber a diferencias de edad y la evolución del temario de las autoescuelas pero descubrimos que esa no era la verdadera razón, sino que descubrimos que la diferencia dependía de donde se había sacado el carné el conductor en cuestión.

En cuanto a la **relación entre ambos exámenes**, se dijo que el teórico no tiene nada que ver con el práctico, y que deberían enseñarte conceptos más aplicables a la conducción diaria, más concretos.

Por último, hubo una buena parte de ambos focus groups que nombró actividades educativas en este aspecto a las que habían acudido tiempo atrás, como las **bicis o karts**. El consenso general en este respecto fue que eran dinámicas muy entretenidas sobre todo para los más jóvenes, pero que no acababan de cumplir con su objetivo educativo realmente, ya que los niños a esas edades aún no tienen la consciencia suficiente para ello.

Frases Destacadas:

“Las autoescuelas te enseñan a conducir, no a circular”

“No cuadra interiorizar algo que es para toda la vida en 15 días”

“Hago ahora el examen teórico y lo penco” - Casi todos.

“Hace falta una asignatura de seguridad vial seguro” - Unánime

- **Social**

El ámbito social fue el mejor parado en este apartado. La imagen general que dieron ambos grupos focales fue que las **campañas de concienciación** de la DGT son efectivas. Al ser cuestionados sobre las razones de dicha opinión, la más repetida fue que son **campañas duras** y muestran la causa y el efecto que pueden llegar a tener las acciones en carretera. Quedó claro que, para la mayoría, lo más efectivo de estas campañas es que lleguen a afectar emocionalmente, de hecho, hubo quien insistió en que deberían enfocar aún más las campañas en esa dirección.

Ún así, hubo voces que apuntaban a que deberían de haber más **campañas de educación**, que no solo expliquen lo que está mal, sino que empiecen a enseñar cómo habría que hacerlo.

Los participantes que habían vivido una **experiencia personal** de peligro en carretera aseguraron que algo así es lo único que hará a una persona tomárselo realmente en serio. Lo malo de esto, decían, es que ese efecto desaparece en un tiempo y no es duradero.

En ese sentido, la situación de los accidentes en carretera es algo que se comparó con la situación actual del **Coronavirus**. Ambas son un fenómeno que ha acabado con miles de vidas y por desgracia sigue haciéndolo, pero, aún así, hay a quienes no parece importarles y no toman las precauciones necesarias, a pesar de la cantidad de campañas de concienciación que se han llevado a cabo en ambos ámbitos. La razón entonces, podría no solo ser la falta de concienciación, sino que hay gente que llega a un punto en el que, a menos que vea que algo le afecta directamente, no se lo tomará tan en serio como debería.

Frases Destacadas:

“Los vídeos son bruscos y reales y es lo que hace falta. Aunque el efecto dura poco”

“Si no veo que hay un accidente, no me preocupo, no me hace click”

“Se ha intentado ya mucho, es como lo de que el tabaco mata”

“Tienen que publicitar las campañas mucho más en RRSS. Siempre salen en la tele y la radio, pero no en Youtube y redes sociales”

- **Judicial**

Por último en el apartado de concienciación abrimos un diálogo sobre el ámbito judicial. Lo primero que encendió la chispa de esta conversación fue la última medida de reducir la velocidad máxima en Bilbao a 30 km/h, que fue recibida muy reaciosamente entre conductores. Los participantes compararon esta reacción a la que se ha tenido en otras ocasiones con otro tipo de medidas de apariencia estricta en el momento. Daban por hecho que la gente se quejaría mucho pero que al final se acabaría normalizando, al igual que lo hicieron cuando se prohibió fumar en bares, por ejemplo. Al mismo tiempo, uno de los participantes, repartidor de oficio, dijo que una medida así seguramente reduzca los accidentes, pero seguramente tenga también un impacto económico negativo, haciendo que el trabajo que antes hacían en 8 horas los repartidores, ahora les lleve 11 horas.

Después de esto, el grupo comenzó a hablar de la importancia de aumentar la constancia de las **renovaciones de carné** y la reducción de accidentes que ello conlleva. Otra vez, es algo en el que el interés social y el económico parecen chocar, por lo que propusieron la opción de que se tuviera que renovar el carné cada un par de años, de manera gratuita.

Por último, todos aseguraron que las multas son un mal necesario, ya que el bolsillo es donde más duele realmente.

Frases Destacadas:

“Como repartidor, hace que hagas el trabajo de 8H en 11H.”

“Las multas son una putada pero, ¿Hay otra opción?”

“A mi hija no le cubre el seguro pero a mi suegro que lleva 30 años sin tocar un coche sí. Pagan y les renuevan el carné.”

CAPTACIÓN

El último apartado que se tocó en los Focus Groups fue el de las asociaciones que luchan por un bien social y cómo podrían mejorar en cuanto a la captación de socios.

Si hay algo que destacó en ambos diálogos fue sin duda la importancia de la **transparencia**. Ambos grupos la señalaron como el punto más clave para asociaciones que buscan nuevos socios y donaciones.

Quedó claro que la gente necesita mucha **claridad** por parte de estas organizaciones, para poder colaborar con ellas, para poder confiar en ellas. La gente requiere ver cómo y a dónde llega su dinero, necesitan ver para qué es utilizado realmente. En este sentido, se destacó la buena labor que hace Médicos Sin Fronteras de cara a los socios y donantes, enviando constantemente emails informando de las acciones que llevan a cabo.

Se habló de porqué esto es así y resulta que las **experiencias decepcionantes** que han ido surgiendo con los años han hecho perder confianza en este tipo de asociaciones. Aseguraron que, aunque son conscientes de que la mayoría realmente hacen lo que dicen con el dinero recibido, esa minoría que no lo hace les hace ser más reacios a asociarse a cualquier organización sin ánimo de lucro. Al ser cuestionados por la mejor forma de captar más socios o conseguir más donativos, notamos que a los participantes les costó bastante responder esta pregunta. Aún así, les ayudó pensar en cuáles son las formas que mejor han funcionado con ellos mismos, destacaron el cara a cara en la calle ya que es el impacto más directo y pueden resolver todas sus dudas e inseguridades y también destacaron la efectividad de pedir pequeños donativos en los datáfonos, después de haber realizado una compra.

Frases Destacadas:

“Sinceramente, a veces lo hago para descargar mi conciencia. Ves un anuncio que te toca, mandas el mensaje y listo”

“Pero no pienso en avanzar más en ese sentido”

“Prefiero dar comida que dinero, así sé que llega”

“Pienso que la insistencia en que la desconfianza es lo que les echa para atrás es simplemente una excusa cuando lo que les duele realmente es el bolsillo”

ESTUDIO PARA UNA MOVILIDAD SEGURA

RIEGOS Y CONCIENCIACIÓN



BIDE ← **STOP** → VIOLENCIA
INDARKERIA → VIAL

STROM
POWER OF CHANGE