

JÓVENES UNIVERSITARIOS: Percepción de riesgo en relación a la conducción y alcohol.

Autores: Lic. Natalia Vivanco,
Lic. Pedro Mujica,
Prof. Lic. Juan Luis Chávez (UDELAR),
Prof. Dra. Alessandra Sant' Anna Bianchi (UFPR).

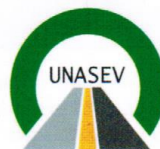
Colaboradoras: Lic. María López,
Br. Claudia Bonini.



APOYA:



BICENTENARIO.UY
INSTRUCCIONES
DEL AÑO XIII



Introducción

Según la Organización Mundial de la Salud los siniestros de tránsito se encuentran entre las principales causas de muerte en el mundo (OMS, 2013). **Los siniestros de tránsito son la primer causa de muerte en jóvenes**, tratándose en mayor medida de conductores jóvenes de edades **entre 20 y 24 años, seguido del rango de 15 a 19 años** (UNASEV, 2013).

El enfoque de este trabajo proviene de la Psicología de la Seguridad Vial. Entendemos al **siniestro de tránsito** como un **problema de Salud**, que no es un accidente ya que no es azaroso, sino **controlable y evitable**. Es una consecuencia **donde participan causas identificables y previsibles, y que en un 90% tienen que ver con el comportamiento humano** (COPSEV, 2011).

Dentro de América Latina, Uruguay es el segundo país de mayor consumo de alcohol per cápita (Junta Nacional de Drogas, 2011). Esto afecta especialmente a aquellos que tienen entre 19 y 25 años, siendo que la prevalencia anual de consumo para ambos sexos en esta edad es de 95 %. Esto se corresponde con la franja etaria que fallece mayoritariamente en el Uruguay a causa de los siniestros de tránsito (UNASEV, 2013).

Hay evidencias científicas de que a nivel mundial el alcohol está implicado en aproximadamente **la mitad de los siniestros de tránsito con resultado de muerte y en la tercera parte de siniestros con lesionados** (Montoro; Carbonell; Tortosa & Sanmartín; 1996) y Uruguay no es ajeno a estas cifras. De hecho un conductor alcoholizado tiene 17 veces más riesgo de estar involucrado en un choque fatal que una persona que maneja en condiciones normales (COPSEV, 2011).

La siguiente investigación fue desarrollada en Montevideo (Uruguay), como parte de un proyecto conjunto entre la Universidad Federal de Paraná (UFPR-Brasil) y la Universidad de la República del Uruguay (UDELAR), con la colaboración de la UNASEV. El objetivo fue realizar un acercamiento a la realidad de los jóvenes universitarios uruguayos, su percepción y conductas en relación a conducir en estado de ebriedad.

Participantes

Participaron de la investigación estudiantes universitarios de Montevideo clasificados en dos grupos: conductores y acompañantes (personas que van en el coche con alguien). Fueron aplicados 374 cuestionarios a jóvenes conductores de ambos sexos (55,1 % mujeres) de entre 18 y 25 años (Media = 19,84 años, DE = 1,89 años) de los cuales un 10,5% no tenía licencia de conducir. Los acompañantes fueron 439 jóvenes de ambos sexos (67,2% mujeres) de entre 18 y 25 años (Media = 19,37 años, DE = 1,70 años) de los cuales un 13% tenía licencia de conducir. Ellos contestaron un cuestionario orientado a indagar el perfil de la población en relación al consumo de alcohol, así como también la percepción de riesgo y comportamientos a la hora de conducir luego de haber consumido alcohol (conductores) o acompañar a un conductor que se encuentra bajo el efecto del alcohol (acompañantes). Los estudiantes fueron invitados a participar voluntariamente mediante consentimiento informado.

Resultados de la encuesta de conductores.

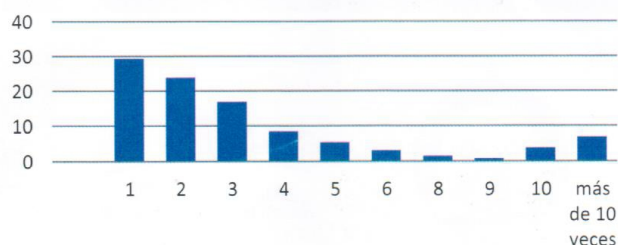
El conocimiento y el cumplimiento de la ley... ¿Cuánto beben?

Ha sido elegido el parámetro de la cantidad de vasos de cerveza por ser la bebida más consumida por los participantes. **Un 30,1% de los conductores cree que no puede consumir nada de cerveza antes de conducir, y un 35,9 % afirma que es posible consumir 2 o más vasos de cerveza sin que con eso sobrepase el límite legal de alcohol permitido en la sangre.** Es importante observar, en el Gráfico 1, la gran cantidad de personas que condujo bajo el efecto del alcohol por lo menos una vez en el último año, mientras la cantidad de veces que en el último año la persona condujo después de haber consumido alcohol está expresada en el Gráfico 2.

Gráfico 1: cantidad de personas que condujo bajo el efecto del alcohol por lo menos una vez en el último año



Gráfico 2: Cantidad de veces que se condujo en último año habiendo consumido alcohol

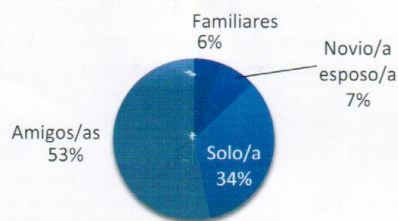


El problema está en la real percepción sobre los efectos del alcohol, la cual puede estar influenciada por el hecho que entre los participantes, el 26% consume alcohol dos a tres veces por semana y el 2% cuatro veces o más, lo que se aproxima a un consumo problemático de alcohol, el patrón binge (beber cinco dosis o más por ocasión). Así, cuando preguntados sobre la misma cosa, pero sin considerar cuestiones legales, el 74,8% cree que puede consumir dos o más vasos de cerveza y aún conducir sin dificultades, o sea, **la percepción del riesgo parece más asociada a la Ley que a la salud o las consecuencias que tal conducta pueda tener.**

Solamente el 34% estaba solo cuando condujeron bajo el efecto del alcohol la última vez, como puede observarse en el Gráfico 3. **El 53% estaba con amigos, lo que es conocido en la literatura como un factor de riesgo importante para la siniestralidad joven.** Para intentar reducir los riesgos, en algunos países hay restricciones para un conductor primerizo con respecto a quien podría llevar en su coche. Además, llama la atención el hecho que el 6% estaba acompañado de sus familiares, lo que sugiere que en **el seno familiar tampoco la combinación alcohol y conducción está siendo debidamente tratada como un comportamiento peligroso.**

En cuanto al tiempo transcurrido entre el último trago de alcohol y el momento en que el conductor se puso al volante, **el 28% se ha puesto al volante inmediatamente después de haber consumido el último trago.**

Gráfico 3: Quién era el acompañante la última vez que condujo luego de haber consumido alcohol



Cuando se les solicita a los encuestados que se imaginen la situación de haber consumido alcohol suficiente como para estar por encima del límite legal permitido y tener la necesidad de volver a su casa, se les pregunta ¿cuán probable es...? y se le brindan varias situaciones que a su vez deben marcar como "Muy improbable", "Improbable", "Probable" y "Muy probable". De los resultados se desprende que lo más probable de ocurrir, según los jóvenes conductores, es haber elegido con anterioridad un conductor designado, seguido porque al llegar a su casa sea reprendido/a (rezongado) por sus padres o familiares por haber conducido alcoholizado.

Cuando fueron solicitados a evaluar los riesgos de beber y conducir, las personas consideran que el hecho de tomar sólo 1 vaso de cerveza en la comida no constituye un peligro.

Comparativamente con la respuesta anterior, los jóvenes concuerdan menos, en media, en que no constituye un peligro el conducir cuando la cantidad de alcohol en la sangre está dentro del límite legal. Creen, también, que el hecho de ser de día no quita el riesgo de beber y conducir. Esos datos son interesantes a la hora de estructurar políticas públicas tanto para implementar una ley de alcohol cero como para promover la toma de consciencia sobre los peligros de la asociación alcohol-conducción.

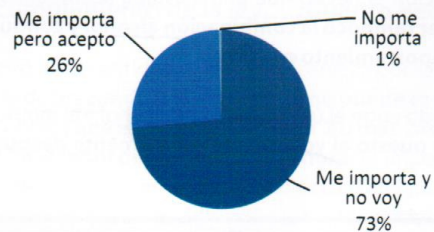
Resultados de la encuesta acompañantes.

Los participantes no conocen el límite de alcohol permitido por ley para conducir (actualmente de 0,3 g/L). Un **75,3%** afirma que existe sanción para el conductor que se rehúsa a realizar la prueba de espirometría, el **4,2%** afirmó su inexistencia y el **20,6%** indicó que no sabría que responder.

La gran mayoría **79,1%** cree que es siempre un error conducir bajo los efectos del alcohol, y un **53,8%** afirma que los conductores dejan de beber sólo para cumplir con la ley.

El Gráfico 4 indica el comportamiento de esos jóvenes a la hora de subirse a un coche con conductor bajo el efecto del alcohol.

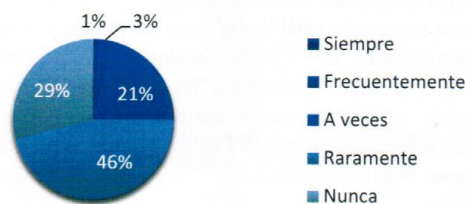
Gráfico 4: ¿A Ud. le importa que le lleven personas alcoholizadas?



Es importante observar que más de un 70% de los jóvenes ya tuvo la experiencia de subirse a un coche con un conductor bajo los efectos del alcohol. **El 27,9% de los entrevistados fue pasajero de un conductor que había consumido alcohol en el último mes entre 1 y 5 veces;** y el 1% se había subido a un coche con el conductor en esas condiciones **8 o más veces.**

Además de las 300 personas (68,3%) que dijeron que habían sido llevadas por un conductor ebrio, en la mitad de los casos esa persona era un amigo(a), pero, de forma preocupante, en **el 16,7% de los casos era el padre o la madre.** La frecuencia en que los participantes indicaron que habían sido pasajeros de un conductor que había consumido alcohol, está expresada en el Gráfico 5.

Gráfico 5: Frecuencia de ser acompañante de un conductor que consumió alcohol



Finalmente, cuando se preguntó sobre la importancia de algunas situaciones a la hora de decidir subir a un vehículo con un conductor que consumió alcohol, las razones más importantes fueron el **no poder ofrecerse para conducir por no tener licencia de conducir y que el transporte público no funcionaba en el horario que se lo necesitaba.**

Consideraciones y propuestas.

Estos resultados muestran factores que deben ser considerados a la hora de desarrollar campañas de seguridad vial, indicando que no sólo los conductores deben ser motivo de intervenciones de política pública, sino también aquellos jóvenes que salen con ellos a los boliches y otros sitios nocturnos. Existe una muy baja percepción del riesgo que implica conducir bajo los efectos del alcohol. Es importante tener en cuenta que **aunque los jóvenes no sepan el límite permitido por ley, reconocen que se suben a vehículos conducidos por personas bajo el efecto del alcohol.**

Habrà que pensar estrategias para disminuir ese tipo de comportamiento. Estas podrían ser:

- incrementar la oferta de transporte público nocturno;
- trabajar conjuntamente con los padres para que tomen consciencia de que entre sus funciones parentales está el de ser ejemplo para sus hijos al conducir y recalcar la importancia de estar atentos respecto a la conducta de sus hijos cuando van o vuelven de una fiesta, baile, etc. ;
- promocionar que los jóvenes aprendan a **decir no** a quien les ofrezca conducirlos, cuando el conductor esté bajo los efectos del alcohol;
- continuar con campañas de prevención "si tomas no manejes" y "conductor designado";
- generar programas a nivel nacional de capacitación de promotores y multiplicadores en seguridad vial que trabajen en la educación a nivel preventivo de salud, que funcionen a nivel local por intermedio de redes inter institucionales e interdisciplinarias.

Referencias

COPSEV (2011). Comunidades Promotoras de la Seguridad Vial. Manual de Orientaciones Básicas Programa de Capacitación de Promotores y Multiplicadores en Seguridad Vial. Fundación UNITRAN, CEPA INTERNACIONAL.

Montoro, L.; Carbonell, E.; Tortosa, F.& Sanmartín, J. (1996). Pautas de conducta: informe sobre aspectos desconocidos de la seguridad vial. Madrid: BMW, 199:8-55.

OMS (2013). Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action.
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/cover_and_front.pdf Consultado en 21/10/2013.

UNASEV (2013). Siniestralidad Vial en Uruguay Primer Trimestre 2013, webpage:
http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/98e6c7004f3bfcadaf15aff04da0fafa/INFORME_TRIMESTRE2013.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=98e6c7004f3bfcadaf15aff04da0fafa. Consultado en 25/04/2013 Uruguay (2011).
Presidencia República Oriental del Uruguay Noticias:
http://www.presidencia.gub.uy/wps/wcm/connect/presidencia/portalpresidencia/comunicacion/comunicacion_noticias/canepa-uso-abusivo-de-alcohol. Consultado en 28/11/2012

Vázquez, R. (2004). Causa de los accidentes de tránsito desde una visión de la medicina social. El binomio alcohol – tránsito. Rev Med Uruguay, 20:178-186.