



Alcohol y Seguridad Vial en Jóvenes

Diagnóstico de Situación en Cuatro Localidades Argentinas

Encuesta a Jóvenes de 15 a 25 Años Primer Informe de Resultados

Coordinador:
Rubén D. Ledesma

Equipo de Investigación:
Carlos Díaz Lázaro
Fernando M. Poó
Jorge F. Ungaro

Mar del Plata, Diciembre de 2012

Alcohol y Seguridad Vial en Jóvenes

Diagnóstico de Situación en Cuatro Localidades Argentinas

ENCUESTA A JOVENES DE 15 A 25 AÑOS

PRIMER INFORME DE RESULTADOS

Coordinador:

Rubén D. Ledesma
rdledesma@conicet.gov.ar

Equipo de Investigación:

Carlos Díaz Lázaro
Fernando M. Poó
Jorge F. Ungaro



Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
CCT-Mar del Plata

San Luis 1458 3er.piso - Mar del Plata, Bs. As. - Argentina
54 223 410-7921 / 7926 - cct@mardelplata-conicet.gov.ar

RESUMEN

El consumo de alcohol constituye un importante factor de riesgo de lesiones y muertes en el contexto del tránsito. Se estima que los más jóvenes son un grupo especialmente vulnerable, debido a sus patrones de consumo de alcohol y sus comportamientos de riesgo vial. En este trabajo se informan los resultados de una encuesta a jóvenes de 15 a 25 años, realizada en cuatro ciudades argentinas: Saladillo, Balcarce, Río Cuarto y Villa María. Se buscó conocer y explorar los comportamientos, niveles de información y actitudes relacionados con el consumo de alcohol y tránsito. El trabajo forma parte de un proyecto internacional, desarrollado simultáneamente en Argentina, Sudáfrica y Vietnam. Este documento está pensado principalmente para comunicar los resultados preliminares a las comunidades que participaron de las encuestas, y especialmente a las instituciones educativas que brindaron acceso a los jóvenes estudiantes.

INDICE

	<i>Página</i>
<i>1 INTRODUCCION</i>	<i>3</i>
<i>2 METODO</i>	<i>5</i>
<i>3. RESULTADOS</i>	<i>7</i>
<i>4. CONCLUSIONES</i>	<i>18</i>
<i>5. REFERENCIAS</i>	<i>22</i>
<i>ANEXO 1</i>	<i>24</i>
<i>ANEXO 2</i>	<i>28</i>

1. INTRODUCCION

1.1 Lesiones y muertes relacionadas con el tránsito. Los jóvenes como grupo de riesgo.

Las colisiones de tránsito son una de las principales causas de defunción y discapacidad en todo el mundo. La Organización Mundial de la Salud (WHO, 2009) estima que alrededor de 1.300.000 personas mueren cada año como consecuencia de siniestros viales. El problema afecta especialmente a los jóvenes, que constituyen el principal grupo de riesgo. Para las personas entre 5 y 29 años las lesiones producidas en choques de tránsito son la segunda causa de muerte a nivel mundial (WHO, 2004). En Argentina, datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) indican que en 2011 ocurrieron 99.466 siniestros con víctimas. La mayor cantidad de lesionados y víctimas fatales se registran en el grupo de 15 a 24 años de edad, seguidos por el grupo de 25 a 34 años. Por otra parte, si se consideran grupos por género, los varones son más vulnerables. Según la ANSV el 71.3% de víctimas de siniestros viales durante el año 2011 fueron varones.

La investigación indica que los conductores jóvenes son el grupo más inclinado a comportarse de manera riesgosa en el tránsito (ver por ejemplo, Laapotti, Keskinen, Hatakka, & Katila, 2001; Ledesma, Poó, & Peltzer, 2007; Yagil, 1998). Comparados con conductores de distintas edades, los jóvenes son más propensos a conducir a alta velocidad, no respetar la distancia mínima entre vehículos, adelantarse en zonas no permitidas, utilizar con menor frecuencia medidas protectoras como el cinturón de seguridad o el casco, y conducir luego de haber bebido alcohol. El mayor riesgo no solo se relacionan con variables personales y evolutivas (como mayores niveles de impulsividad y búsqueda de sensaciones), si no también con otros factores, como el uso de modos de transporte intrínsecamente más inseguros, como por ejemplo motos. Cabe mencionar que en Argentina el crecimiento del parque de motos y los accidentes protagonizados por motociclistas han sido notables en los últimos años, involucrando principalmente a los jóvenes como usuarios de este tipo de vehículos.

1.2 Consumo de alcohol en Argentina. El caso de los Jóvenes.

En la Argentina, el patrón mediterráneo de consumo de alcohol es el más preponderante, con una tasa de abstemios muy baja. El patrón de consumo mediterráneo implica un consumo moderado asociado con las comidas. No obstante, en los últimos años se ha observado un cambio importante en el patrón de consumo de alcohol, sobre todo entre los más jóvenes. Según la OPS (2007) Argentina también ocupa el tercer lugar cuando se analiza el consumo excesivo episódico de alcohol (ingesta de grandes cantidades en una sola ocasión), detrás de Canadá y Perú. Este tipo de consumo, habitual entre los jóvenes, es más riesgoso y posee graves consecuencias para la Salud y la Seguridad Vial.

El Observatorio Argentino de Drogas (OAD), dependiente de la Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y la Lucha contra el Narcotráfico (SEDRONAR), realiza importantes estudios de prevalencia y patrones de consumo de drogas, incluyendo el consumo de alcohol. El último estudio sobre consumo de sustancias psicoactivas en se realizó sobre una muestra de 12.589 participantes a nivel nacional (Observatorio Argentino de Drogas, 2010). Algunos de los resultados indican que:

“El consumo actual de alcohol se encuentra presente en el 44,5% de la población, y en mayor medida en los varones. Entre los 18 a los 24 años se observa la tasa más elevada, del 57,2%, y entre los adolescentes, la menor, del 21,4% (...) La cerveza es la bebida de mayor consumo, seguida por el vino y luego las bebidas fuertes o tragos combinados. Entre los adolescentes y jóvenes, el consumo de alcohol se caracteriza por ser de cerveza y bebidas fuertes, preferentemente durante los fines de semana y sin diferencias por género. En tanto que el consumo de vino caracteriza a la población adulta.” (p. 98)

Otro trabajo importante que realiza el Observatorio Argentino de Drogas es una encuesta a estudiantes de Enseñanza Media. Los resultados más recientes fueron publicados en abril del 2012 (OAD, 2012). El estudio se focalizó en el grupo de edad de 13 a 17 años. Los datos fueron obtenidos de una muestra de 90.450 estudiantes. De acuerdo con las conclusiones de la encuesta el consumo excesivo episódico de alcohol es el principal problema de consumo entre los jóvenes escolarizados. El problema es más acentuado entre los varones pero también ocurre en magnitudes importantes entre las mujeres. El consumo excesivo episódico sucede principalmente los fines de semana cuando la tolerancia social es mayor. Este tipo de consumo favorece las situaciones de violencia, accidentes, intoxicaciones, y en general el descuido de la salud. El consumo excesivo episódico entre los adolescentes muestra tasas de crecimiento sostenido entre los años 2001 y 2011.

1.3 Consumo de alcohol y tránsito

El consumo de alcohol, aún en pequeñas cantidades, es un importante factor de riesgo vial, pues altera los procesos motores, perceptivos, cognitivos y de toma de decisiones involucrados en la conducción (WHO, 2010). Los efectos del alcohol sobre el desempeño en el tránsito, incluyendo conductores pero también peatones, incrementan el riesgo de colisiones, lesiones y muertes. Además, los riesgos son mayores a medida que aumenta la concentración de alcohol en sangre (WHO, 2009). En América, se estima que entre el 20 y el 50 % de los incidentes de tránsito fatales están relacionados con el consumo de alcohol (Monteiro, 2007). A nivel mundial, investigaciones efectuadas en países de bajos y medianos recursos, revelaron que del total de los lesionados por colisiones de tránsito entre el 4% y el 69% de los conductores, el 18% y el 90 % de los peatones y el 10% y el 28 % de los motociclistas presentaron alcohol en sangre (Shopper et al, 2006).

Gran parte de los incidentes que ocurren bajo los efectos del alcohol afectan especialmente a la población masculina y a quienes presentan un consumo excesivo episódico (Connor et al. 2004). Se estima que los conductores jóvenes e inexpertos con tasas de alcoholemia superiores a 0,05 g/dl tienen un riesgo 2,5 veces mayor de sufrir accidentes que los conductores de más edad y con mayor experiencia (WHO, 2007). Esta problemática ha sido ampliamente estudiada en otros países, especialmente en Estados Unidos y en el norte de Europa (e.g., NHTSA, 2008; Grunbaum et al., 2004; Webster et al., 2008). En Argentina, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2009) lo considera un tema prioritario, estimando que el 37% de las colisiones de tránsito se relacionan con el consumo de alcohol.

1.4 Consumo de alcohol y tránsito en Argentina

Se han realizado algunas investigaciones en distintos lugares del país para conocer el impacto del consumo de alcohol en la siniestralidad vial. En la ciudad de Buenos Aires, dos estudios informaron su incidencia en los choques que se produjeron en autopistas (GCBA, 2009, 2012). El consumo de alcohol estuvo presente en el 21,05% (año 2008) y 23,8% (año 2009) de los conductores involucrados en los choques. Los informes señalaron como dato relevante que en ambos años, más del 80% de los casos positivos tuvieron registros de alcoholemia inferiores a 0,5 g/l. Además se observó que la asociación entre alcohol y accidentes fue mayor durante los fines de semana, entre las 0 y las 6 horas. En general, los conductores que obtuvieron positivos en los controles de alcoholemia fueron hombres, de los cuales la mitad fueron menores de 25 años.

Un estudio sobre consumo de sustancias realizado en la ciudad de Córdoba con población de estudiantes secundarios identificó algunos indicadores sobre consumo de alcohol y seguridad vial (César, 2010). En el estudio se señaló que el 40% de los jóvenes que concurren a escuelas públicas y el 32% de los de escuelas privadas informaban haber viajado con un conductor ebrio. De este total, el 5% de los que concurrían a escuelas públicas y el 3% que asistían a escuelas privadas informaron que cuando estuvieron involucrados en un siniestro el conductor había consumido alcohol. Otro estudio sobre alcohol y choques en jóvenes fue realizado por Serfaty, Masaútis, y Foglia (2005). Los resultados indicaron que casi una cuarta parte de los jóvenes encuestados habían estado involucrados en algún siniestro. El consumo habitual de alcohol, el consumo durante los fines de semana y el inicio del consumo a temprana edad (entre los 14 y los 16 años) constituyeron factores de riesgo.

Si bien los antecedentes específicos de investigación en Argentina no son muchos, es posible elaborar una imagen preliminar de la situación sobre la base de la información disponible. Primero, hay mucha evidencia que indica que el consumo de alcohol, especialmente el consumo episódico excesivo, se ha extendido ampliamente entre los jóvenes argentinos. Segundo, los estudios realizados en salas de emergencia de nuestro país, sugieren un vínculo bastante claro entre consumo de alcohol y lesiones traumáticas (e.g., Alderete y Bianchini, 2008, Borges et al. 2006), especialmente en los más jóvenes. Tercero, los jóvenes constituyen el principal grupo de riesgo en los siniestros viales, agravado en los últimos años por el incremento de los desplazamientos motorizados en esta población (especialmente el uso de motos). Todos estos puntos indicarían que el consumo de alcohol sería una problemática importante desde la óptica de la Seguridad Vial en Argentina. No obstante, se requieren más iniciativas específicas en materia de investigación.

1.5 Alcohol y conducción: una visión comprensiva

Recientemente, Jean-Pascal Assailly (2011) ha ofrecido una revisión de la literatura científica relacionada al consumo de alcohol y la conducción en jóvenes desde una perspectiva psicosocial, y de las posibles formas de intervención desde un modelo temporal de toma de decisiones. La perspectiva enfatiza el rol de los procesos psicosociales, especialmente: (a) los mecanismos de aprendizaje social, según los cuales los comportamientos de riesgo entre los jóvenes estarían asociados a normas y valores interiorizados que se aprenden de los padres, pares y medios de comunicación (Akers & Lee, 1996; Bandura, 1986; Sutherland, 1992), (b) la socialización y la influencia de los pares, y (c) la supervisión parental y del Estado en sus funciones de control social.

Otro elemento central en la perspectiva del autor es el enfoque ecológico de la problemática, es decir la idea de considerar la interacción entre el individuo y el ambiente físico y social específico en donde el consumo ocurre y se vincula con la movilidad, incluyendo la conducción. Ciertamente, además de las expectativas, normas subjetivas y características de personalidad, los factores situacionales como el contexto físico y social del consumo o la accesibilidad y el precio de las bebidas, juegan un rol crítico en la decisión de consumir y en las consecuencias sobre la movilidad (e.g., Osgood & Anderson, 2004). El contexto típico es el consumo en el bar o espacios recreativos similares, que implica luego un viaje de regreso al hogar. Pero también existen otros contextos y ambientes a ser considerados. Por ejemplo, en nuestro país el fenómeno de la “previa” merecería una consideración especial (Míguez, 2004). En términos de movilidad, posee una consecuencia particular: los jóvenes ya se movilizarían alcoholizados a los lugares de diversión.

El último elemento clave del enfoque de Assailly es el de las diferencias culturales entre regiones y países. Estas diferencias se manifiestan no sólo en los patrones de consumo de alcohol sino también en las formas de movilidad, y en las consecuencias del consumo de alcohol sobre el tránsito y la salud (e.g., Caetano et al, 2008; Caetano y McGrath, 2005). Como se señaló previamente, Argentina es un país con consumo mediterráneo, lo cual supone cierta permisividad cultural con respecto a la ingesta de alcohol. A esto se suma el crecimiento del consumo episódico excesivo, sobre todo entre lo más jóvenes, que en nuestro país se ha extendido peligrosamente en los últimos años (Míguez, 2007).

1.6 El proyecto “Safe Roads for Youth (SR4Y)” – “Caminos seguros para los jóvenes”

Aitken y Bercetche (PAU, 2012) han revisado diferentes enfoques e intervenciones y han propuesto un modelo de abordaje comunitario basado en: (a) la movilización y participación de diferentes actores sociales, incluyendo a los jóvenes, (b) la capacitación y formación de grupos de promoción local, (c) la definición de estrategias preventivas por parte de la propia comunidad, según sus necesidades y características, y (d) la integración solidaria de actividades de investigación y evaluación. Este abordaje se implementa en la práctica bajo el título “*Safe Roads for Youth (SR4Y)*”, un proyecto internacional coordinado logísticamente por PAU Education (España), y científicamente por el Dr. Assailly. Se trata de un proyecto con un enfoque transcultural, en el que participan tres países: Argentina, Vietnam y Sudáfrica. Interesa conocer la problemática y sus manifestaciones específicas en diferentes culturas, evaluar la efectividad de diferentes acciones, y compartir buenas prácticas en materia de prevención. En nuestro país, la Cruz Roja Argentina estará a cargo de la coordinación de las acciones, mientras que las tareas de investigación serán llevadas adelante por investigadores del CONICET y la Universidad Nacional de Mar del Plata.

1.7. Encuesta a Jóvenes

Como parte del proyecto SR4Y, los países involucrados han diseñado y llevado adelante una encuesta de opinión dirigida a Jóvenes. El principal objetivo de la encuesta fue recabar datos que permitieran conocer la problemática del consumo de alcohol en el tránsito en población de 15 a 25 años. Se buscó ofrecer una base de información más sólida para el diseño y evaluación de acciones preventivas, y para facilitar las comparaciones transculturales a través de los países participantes. Se trataría del primer estudio extensivo y transcultural realizado en nuestro país. En los siguientes apartados describimos la metodología y los primeros resultados obtenidos.

2. METODO

2.1 Instrumento

Se trabajó con un cuestionario confeccionado en el marco del proyecto mayor y acordado en su contenido y formato con el resto de los países involucrados. Se procuró disponer de un instrumento que ofreciera una base mínima común para realizar comparaciones entre los países. Se buscó además que fuera lo más simple, comprensible y breve posible, pensando en que la población objeto de estudio sería básicamente de estudiantes de colegios secundarios. El instrumento utilizado (ver **Anexo 1**) recaba información sobre:

- Variables Socio-Descriptivas (edad, sexo, ocupación, etc.)
- Movilidad (Posesión de licencias y vehículos, modos habituales de movilidad, etc.)
- Participación previa en Incidentes de tránsito
- Consumo de alcohol (patrón habitual de consumo y consumo episódico excesivo), y
- Consumo de alcohol y movilidad, en las siguientes dimensiones generales:
 - *Comportamientos relacionados con el tránsito y el consumo de alcohol*
 - *Información y conocimientos sobre el tema*

- Percepción de riesgo, expectativas y creencias sobre el alcohol en el manejo
- Estrategias personales frente al alcohol y la movilidad
- influencia social y de pares

2.2 Participantes

Un total de 5584 jóvenes entre 15 y 25 años fueron encuestados en cuatro ciudades: Saladillo, Balcarce, Río Cuarto y Villa María. La Tabla 1 muestra la distribución por ciudad, según grupo de edad y sexo. La gran mayoría de los encuestados son estudiantes (ver tabla 3). Una porción de ellos trabajan como empleados y en menor medida como trabajadores por cuenta-propia.

Tabla 1. Distribución de la muestra por ciudad, según sexo y grupo de edad.

	15-17		18-25		Total*
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
Río Cuarto	491	400	311	224	1426
Villa María	892	876	460	229	2457
Saladillo	312	193	163	112	780
Balcarce	326	268	224	103	921
Total	2021	1737	1158	668	5584

Tabla 2. Medias de Edad por ciudad y género

	Saladillo	Balcarce	Río Cuarto	Villa María
	Media (DS)	Media (DS)	Media	Media (DS)
Femenino	18,1 (2,8)	18,4 (2,5)	17,9 (2,1)	17,8 (2,3)
Masculino	18,1 (2,5)	17,7 (2,0)	17,8 (2,1)	17,4 (1,8)

Tabla 3. Distribución de las muestras según Ocupaciones.

	Saladillo	Balcarce	Río Cuarto	Villa María
Estudiante*	93,9	99,2	91,4	98,3
Empleado	16,1	10,8	4,9	6,0
Trabajo Independiente	3,7	3,3	1,5	2,1
Ama de Casa	1,7	1,2	0,9	0,9
Desocupado	1,0	1,2	1,9	0,2
Otro	0,2	0,2	0,3	0,9

* Las opciones no son excluyentes.

2.3 Procedimiento

La mayoría de las encuestas en el grupo de 15-17 años fueron tomadas en instituciones educativas (colegios de enseñanza media). El grupo de 18-25 fue contactado por varias vías y en diferentes lugares. El **Anexo 2** muestra el listado de escuelas que participaron del estudio en las diferentes ciudades. En el caso de los estudiantes de colegios secundarios se gestionó primero la solicitud de participación de las escuelas. Luego, a través de la Dirección, se enviaron los pedidos de autorización a los padres. Las encuestas fueron administradas en los cursos. Los miembros del equipo informaban sobre el objetivo, el sentido y el alcance internacional del proyecto. Se insistía en dos puntos: el carácter confidencial en el tratamiento de la información y la necesidad de respuestas sinceras. Se aclaraba además que, si bien muchas preguntas se referían a la conducción bajo efectos del alcohol, todos podían opinar del tema aunque no fueran conductores. Se aclaraba en algunos casos que debían responder según “como crees que sería si fueras conductor”. Luego se invitaba a responder la encuesta. La recepción global fue muy positiva, los estudiantes accedían con altos niveles de motivación. Las instituciones también manifestaban gran interés por el trabajo, y la recepción y colaboración fueron excelentes.

Los datos fueron codificados con la ayuda de un grupo de diez asistentes. Se realizaron tareas de control de calidad y depuración de datos. Del total de encuestas, menos del 1% tuvieron que ser eliminadas por no cumplir con los criterios de edad, por presentar muchos datos faltantes, o por mostrar un perfil de respuesta claramente inconsistente. Dada la cantidad de variables y de posibilidades de análisis, se optó en esta primera etapa por realizar análisis descriptivos y algunos análisis bivariados básicos desagregados por ciudad y grupo de edad. La edad se recodificó en dos grupos: 15-17 años, y 18-25 años. Si bien a los 17 años los jóvenes pueden tener algún tipo de licencia, la gran mayoría no poseen. Además, esta es la edad en que la mayoría están terminando el colegio secundario.

3 RESULTADOS

3.1 Modos de Movilidad en los Jóvenes

La **Tabla 4** resume datos básicos sobre conducción de autos y motos, posesión de vehículos propios y licencia habilitante por grupo y ciudad. Saladillo y Balcarce poseen un perfil muy similar. En estas ciudades, un porcentaje importante de jóvenes manejan coches, incluso en el grupo de menor edad. Por su lado, Río Cuarto y Villa María destacan por el porcentaje de jóvenes que manejan moto, superando a los que manejan coches. Obsérvese que puede existir una diferencia importante entre quienes manejan y quienes poseen licencia habilitante. Por ejemplo, en Río Cuarto un 38.7 de los jóvenes de 18-25 manejan moto, pero solo un 15.8 poseen licencia habilitante. En las ciudades de Córdoba, también es llamativo el porcentaje de jóvenes que poseen moto propia.

Tabla 4. Datos básicos sobre conducción, posesión de licencia y vehículo propio

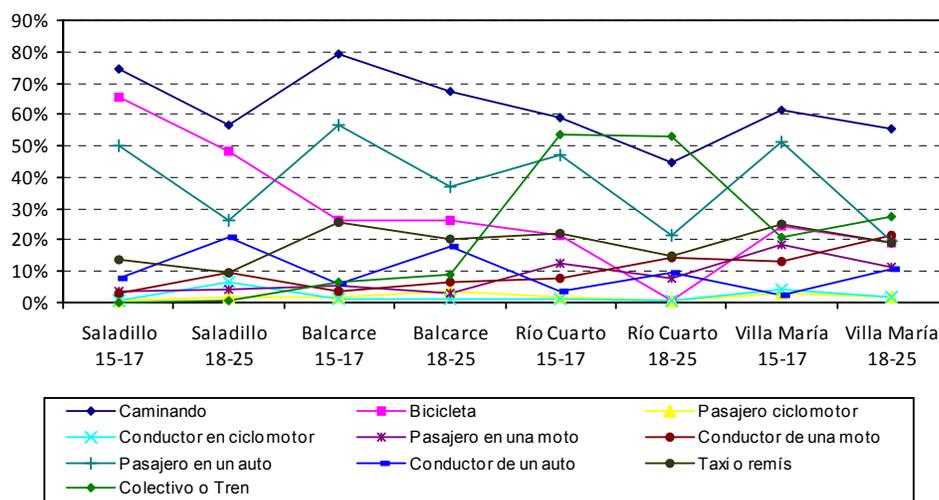
	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
% que Manejan Auto/Camioneta	27,8	40,5	23,8	36,2	19,2	32,1	11,9	30,2
% que Poseen Licencia de Auto/Camioneta	7,9	38,1	7,4	26,3	1,3	22,3	0,6	22,6
% que Manejan Moto	14,5	27,1	14,0	21,5	31,2	38,7	31,4	47,4
% que Poseen Licencia Moto	3,8	20,0	3,5	12,7	2,1	15,8	5,5	32,8
% que Manejan Ciclomotor	4,4	7,4	5,7	8,0	6,2	3,6	9,8	4,5
% que Poseen Licencia Ciclomotor	2,6	9,3	3,0	9,0	0,9	3,0	6,3	2,6
% que Tienen Ciclomotor o moto propio	7,6	21,6	9,5	11,8	12,6	24,4	18,5	30,1
% Tienen Auto/Camioneta propio	7,2	16,7	10,5	14,1	1,8	9,9	3,5	11,7

En cuanto a las formas de movilidad urbana, se preguntó: “*Habitualmente, ¿cómo te movés en la ciudad (para ir a estudiar, a trabajar, etc.)?*”. Frente a esa pregunta el sujeto podría elegir varias opciones. La **tabla 5** muestra los resultados por grupos de edad y ciudad. En general, los jóvenes se mueven habitualmente caminando o como pasajeros de auto, especialmente los de 15-17 años. En cuanto al transporte público, el uso de taxis y remises ocupa un lugar importante en las ciudades, excepto en Río Cuarto donde se utiliza más la opción del colectivo. Comparativamente, Saladillo destaca por el uso de bicicletas y Villa María por el uso de motos.

Tabla 5. Modos habituales de movilidad. “*Habitualmente, ¿cómo te movés en la ciudad (para ir a estudiar, a trabajar, etc.)?*”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Caminando	74,3	56,7	79,1	67,6	59,3	44,5	61,5	55,2
Bicicleta	65,5	48,2	26,1	26,0	21,7	0,4	24,2	19,3
Pasajero ciclomotor	0,6	1,5	1,5	3,7	1,5	0,6	3,2	1,7
Conductor en ciclomotor	0,6	6,7	1,2	1,2	1,0	0,6	4,2	2,0
Pasajero en una moto	3,4	4,4	5,2	2,8	12,3	8,0	18,6	11,3
Conductor de una moto	2,8	9,3	3,4	6,7	7,6	14,6	12,9	21,4
Pasajero en un auto	50,1	26,3	56,8	36,7	47,1	21,5	51,4	19,9
Conductor de un auto	7,7	20,7	6,2	18,0	3,3	9,7	2,1	10,8
Taxi o remise	13,7	9,6	25,8	20,0	21,9	15,1	25,3	19,0
Colectivo o Tren	0,2	0,7	6,4	8,9	53,8	53,1	21,0	27,3

Nota: las opciones de respuesta no son excluyentes. Se indica el % de sujetos que eligen cada categoría sobre el total de la muestra.



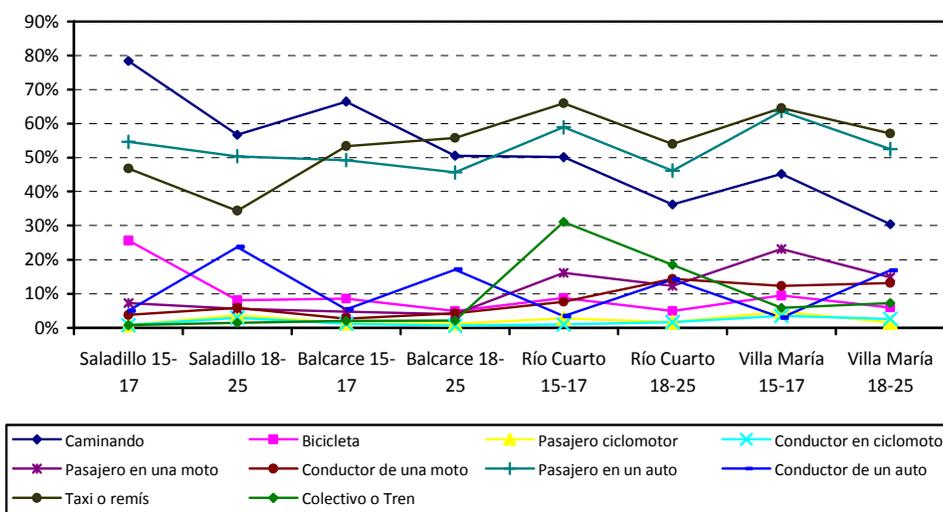
También se preguntó por las formas de transporte asociadas a las salidas con amigos (ver **tabla 6**), por considerarse relevante en relación a la Seguridad Vial y el consumo de Alcohol. Globalmente, en Saladillo y Balcarce predominan las salidas como peatones, seguidas de las salidas como “pasajero de coche” y usuario de “taxi o remise”. En Saladillo,

también es importante el porcentaje de jóvenes de 18-25 años que salen como conductores de auto. En el grupo de 15-17 años sigue siendo notorio el uso de la bicicleta, en comparación con las otras ciudades. En Río Cuarto y Villa María, el uso de taxi y remise aparece como principal opción. El uso de moto sigue siendo comparativamente importante en estas ciudades. En Río Cuarto el uso de colectivo se reduce considerablemente cuando se trata de las salidas para divertirse con amigos, en comparación con el uso habitual de este modo de transporte.

Tabla 6. “¿Cuando salís con amigos para divertirte, ¿cómo te trasladás normalmente?”.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Caminando	78,4	56,7	66,5	50,6	50,1	36,3	45,2	30,5
Bicicleta	25,6	8,1	8,6	4,9	8,8	4,9	9,5	6,0
Pasajero en ciclomotor	0,8	3,7	1,3	1,2	2,8	1,7	4,7	1,6
Conductor de ciclomotor	0,8	3,0	1,2	0,6	1,0	1,7	3,5	2,6
Pasajero en una moto	7,3	5,6	4,7	4,0	16,2	12,3	23,2	14,8
Conductor de una moto	3,8	5,9	2,7	4,3	7,6	14,4	12,3	13,2
Pasajero en un auto	54,6	50,4	49,3	45,7	58,9	46,2	63,7	52,5
Conductor de un auto	5,0	23,7	5,4	17,1	3,4	14,2	3,0	16,9
Pasajero de Taxi o Remisee	46,8	34,4	53,4	55,8	65,9	54,0	64,5	57,1
Colectivo o tren	0,8	1,5	2,0	2,1	31,1	18,5	5,9	7,3

Nota: las opciones de respuesta no son excluyentes. Se indica el % de sujetos que eligen cada categoría sobre el total de la muestra.



3.2 Consumo de alcohol

En cuanto a la frecuencia de consumo de alcohol, la mayoría de los jóvenes, en ambos grupos y en todas las ciudades, informan consumir alcohol “principalmente los fines de semana” (ver **Tabla 7**). Muy pocos manifiestan no haber tomado alcohol en el último mes (menos del 20% en todos los casos). No se observan diferencias apreciables al comparar los grupos de edad. Los más jóvenes muestran un patrón similar al de los más grandes.

Tabla 7. Frecuencia de consumo. “En el último mes, ¿con qué frecuencia dirías que tomaste bebidas alcohólicas?”.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Tomé todos o casi todos los días	1,4	0,4	1,4	1,2	0,3	0,7	1,2	1,3
Tomé varias veces por semana	2,4	2,2	2,6	4,3	4,3	5,1	3,3	4,8
Tomé principalmente los fines de semana	47,9	51,9	48,0	45,0	50,5	53,4	51,8	47,7
Tomé alguna vez, pero no es habitual en mí	30,1	27,2	32,1	32,4	32,9	29,2	30,0	33,8
No tomé nunca	18,2	18,3	16,0	17,1	12,0	11,6	13,7	12,4

Se indagó además sobre consumo episódico excesivo, equivalente al consumo de cinco medidas estándar de alcohol o más en una misma ocasión. En los jóvenes argentinos, el consumo de grandes cantidades de alcohol en una misma ocasión se relaciona claramente con el fenómeno de la “previa”. Los resultados obtenidos son muy preocupantes (ver **Tabla 8**). En los hombres, el porcentaje de consumo episódico excesivo fluctúa según los grupos y ciudades, pero se ubica entre un 64,8 y un 72,8 %, siendo a penas más elevado en el grupo de 18-25 años. En las mujeres, el consumo en general es algo menor, próximo a la mitad del grupo. Al contrario de los hombres, se observa más consumo en el grupo de las más chicas.

Tabla 8. Porcentaje de consumo episodio excesivo en el mismo mes según ciudad, grupo de edad y sexo,

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Femenino	51,0	37,7	40,8	37,5	57,4	55,9	49,2	45,2
Masculino	64,8	68,2	69,0	72,8	66,3	69,2	67,2	69,4

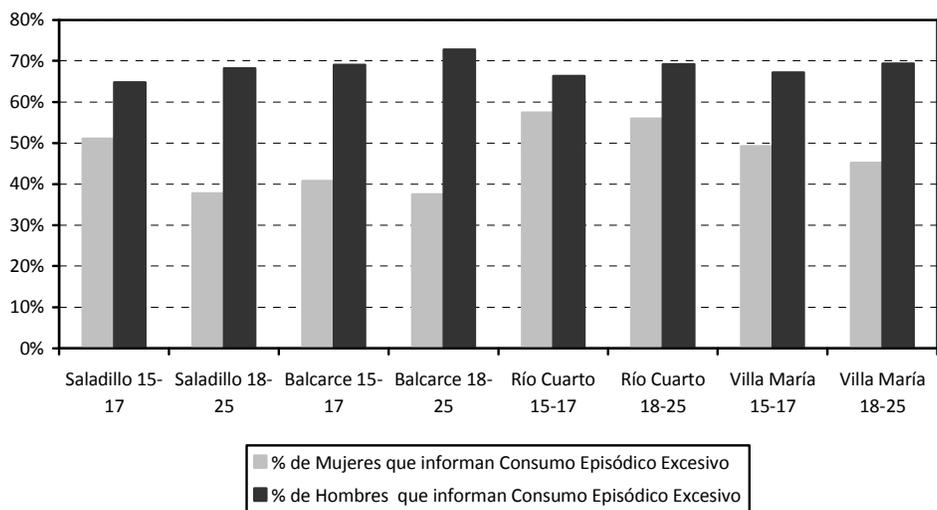


Tabla 9. Algunos conocimientos y creencias sobre el consumo de alcohol (Saladillo y Balcarce).

	Saladillo			Balcarce		
	Verdadero	Falso	No sé	Verdadero	Falso	No sé
5.5 Si solo tomás cerveza es imposible convertirte en alcohólico.	20,8	61,8	17,4	21,5	61,1	17,4
5.6 Las mujeres absorben el alcohol más rápido que los hombres por lo que se emborrachan más rápidamente.	46,1	21,2	32,7	45,7	23,6	30,5
5.13 Si una persona toma demasiado, puede morir intoxicado por alcohol.	70,7	9,8	19,5	68,2	9,6	22,2
5.14 Tomar café puede ayudar a recuperarse del alcohol	47,4	15,7	36,9	47,3	19,2	33,4
5.7 Es fácil saber cuando alguien tomó demasiado alcohol.	94,7	2,9	2,5	93,9	4,3	1,8
5.15 Beber alcohol aumenta la confianza en uno mismo.	41,2	41,4	17,4	38,1	40,1	21,7
5.18 Para emborracharse menos, es bueno tomar agua entre vaso y vaso de alcohol.	15,3	26,8	57,9	16,8	30,7	52,5
5.8 Si comés mientras tomás alcohol, no te vas a emborrachar tanto como para no poder manejar.	31,0	42,1	26,9	24,6	49,4	25,8
5.17 Si estás tomando alcohol y después tenés que manejar, es mejor tomar rápido y terminar enseguida.	1,7	80,9	17,4	2,2	79,8	18,0

Tabla 10. Algunos conocimientos y creencias sobre el consumo de alcohol (Río Cuarto y Villa María).

	Río Cuarto			Villa María		
	Verdadero	Falso	No sé	Verdadero	Falso	No sé
5.5 Si solo tomás cerveza es imposible convertirte en alcohólico.	20,1	60,6	19,3	21,1	57,1	21,8
5.6 Las mujeres absorben el alcohol más rápido que los hombres por lo que se emborrachan más rápidamente.	50,5	21,3	28,2	45,7	20,3	34,0
5.13 Si una persona toma demasiado, puede morir intoxicado por alcohol.	68,1	8,2	23,6	67,7	7,0	25,2
5.14 Tomar café puede ayudar a recuperarse del alcohol	37,5	25,2	37,3	43,7	16,9	39,4
5.7 Es fácil saber cuando alguien tomó demasiado alcohol.	93,9	3,5	2,6	95,5	2,5	2,0
5.15 Beber alcohol aumenta la confianza en uno mismo.	40,8	40,1	19,0	39,5	38,2	22,4
5.18 Para emborracharse menos, es bueno tomar agua entre vaso y vaso de alcohol.	18,9	26,5	54,6	25,4	20,1	54,5
5.8 Si comés mientras tomás alcohol, no te vas a emborrachar tanto como para no poder manejar.	24,2	46,9	28,9	26,7	38,6	34,8
5.17 Si estás tomando alcohol y después tenés que manejar, es mejor tomar rápido y terminar enseguida.	3,1	75,6	21,3	3,5	73,7	22,9

Algunas preguntas del cuestionario indagaban conocimientos y creencias sobre el consumo del alcohol. Las respuestas a estas preguntas son resumidas en las **tablas 9 y 10**. Los resultados tienden a ser similares en las distintas ciudades. Globalmente, podemos decir que no se observan mayoritariamente falsas creencias sobre el consumo, aunque algunos datos son destacables. Por ejemplo:

- una alta proporción de participantes opinan que “alcohol aumenta la confianza en uno mismo” (aprox. 40% en todas las ciudades),
- un porcentaje importante (aprox. 25%) piensan que si se ingieren comidas “no te vas a emborrachar tanto como para no manejar”,
- un alto % de participantes parecerían confiar en las cualidades reparadoras del café (entre 37 y 47%),
- un 30% aprox. manifiestan no saber o considerar falsa la posibilidad muerte por intoxicación alcohólica, y
- un 20% consideran que si alguien solo toma cerveza no puede convertirse en alcohólico.

3.2 Incidentes de tránsito y consumo de alcohol

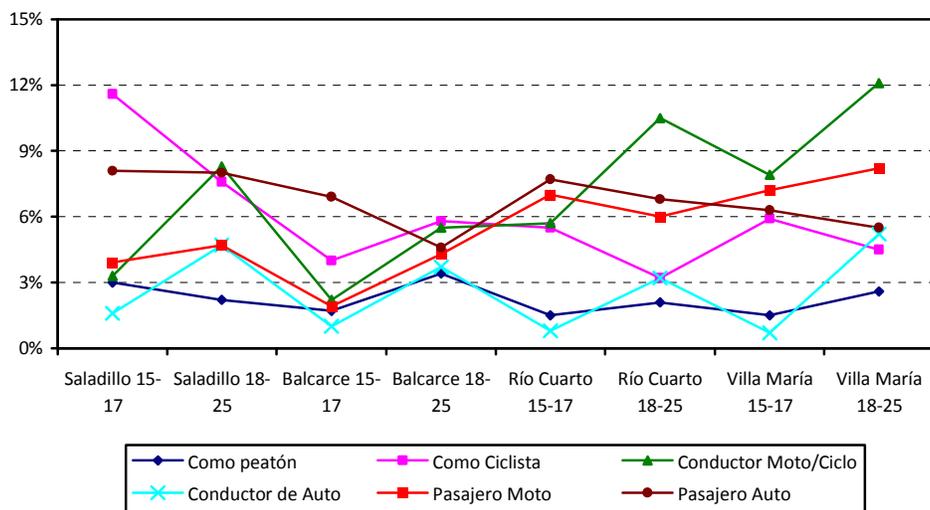
Se preguntó a los jóvenes por la participación en “accidentes de tránsito en los últimos 3 años”. La **tabla 11** muestra los resultados por ciudad y grupo de edad. Los mayores porcentajes de accidentes informados se registran en el grupo de 18-25 años, alcanzando a un 25% de los participantes en las ciudades de Córdoba. Los porcentajes de accidentados que necesitaron atención médica son muy importantes (alcanzan un 9,8% en los jóvenes de 18-25 años de Río Cuarto). La necesidad de internación por accidente de tránsito también alcanza mayores valores en el grupo de 18-25 años, en las ciudades de Río Cuarto y Villa María (2,6% y 2,8 % respectivamente). Si bien estos valores porcentuales parecen bajos, al considerarlos en términos poblacionales la carga generada para el sistema de salud es muy importante.

Tabla 11. Prevalencia informada de “accidentes de tránsito” en los últimos 3 años.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
% que informan haber tenido algún accidente de tránsito	21,3	23,9	12,8	17,6	23,0	25,1	22,4	25,0
% que informan haber tenido algún accidente que necesitó atención médica (sin internación).	7,5	9,0	6,3	7,9	6,7	9,8	6,6	7,5
% que informan haber tenido algún accidente que resultó en internación.	1,6	1,1	0,7	1,6	0,7	2,6	2,1	2,8

Tabla 12. Porcentaje de la muestra que informa haber tenido al menos un accidente, según tipo de evento.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
% de Algún accidente como Peatón	3,0	2,2	1,7	3,4	1,5	2,1	1,5	2,6
% de Algún accidente como Ciclista	11,6	7,6	4,0	5,8	5,5	3,2	5,9	4,5
% de Algún accidente como Conductor Moto/Ciclo	3,3	8,3	2,2	5,5	5,7	10,5	7,9	12,1
% de Algún accidente como Conductor de Auto	1,6	4,7	1,0	3,7	0,8	3,2	0,7	5,2
% de Algún accidente como Pasajero Moto	3,9	4,7	1,9	4,3	7,0	6,0	7,2	8,2
% de Algún accidente como Pasajero Auto	8,1	8,0	6,9	4,6	7,7	6,8	6,3	5,5



En cuanto a los tipos de accidentes (**Tabla 12**), podemos decir que: (a) En Saladillo destaca la proporción de jóvenes accidentados como ciclistas, seguido de la participación como pasajero de auto y conductores de moto (esto último en el grupo 18-25), (b) En Balcarce los jóvenes informan sobre todo accidentes como pasajeros de auto, y como ciclistas y usuarios de moto en el grupo 18-25, (c) En Río Cuarto y Villa María aumenta llamativamente la proporción de accidentados como pasajeros y conductores de moto, especialmente en el grupo de 18-25 años, (d) los accidentes como patones son comparativamente menores, y relativamente similares a través de las ciudades.

En caso de informar algún accidente, se preguntaba si en el evento alguno de los involucrados había estado alcoholizado (opciones de respuesta: Si, No, No Sé), y también si antes del accidente él mismo había bebido alcohol. La **Tabla 13** presenta los porcentajes de respuesta “SI” para ambas preguntas. Comparativamente, se observan más respuestas positivas en ambas preguntas en el grupo de 18-25 años, especialmente en Río Cuarto.

Tabla 13. Porcentaje de “alguien alcoholizado en el accidente” y “haber tomado alcohol antes del accidente”, entre los que dicen haber tenido un accidente en los últimos tres años.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Alguien alcoholizado	4,8	12,7	7,5	11,1	6,9	19,2	9,4	11,4
Había tomado antes	4,0	12,7	3,1	5,9	4,9	17,7	7,5	11,3

Precaución: Los *n* son muy bajos en algunos casos.

Por otro lado, se analizó si el Consumo Episódico Excesivo se asociaba al historial de accidentes de tránsito. La **tabla 14** muestra el porcentaje de Consumo Episódico Excesivo para quienes informan haber tenido un accidente de tránsito (últimos tres años), en comparación con quienes informan no haber tenido accidentes. Globalmente, se observa una asociación entre ambas variables: quienes manifiestan algún tipo de Consumo Episódico Excesivo en los últimos tres meses, informan también mayor participación en accidentes de tránsito (entre un 11,4 y un 20,8% más, según la ciudad).

Tabla 14. Porcentaje de Consumo Episódico Excesivo entre quienes informan accidentes de tránsito y quienes no.

	Saladillo	Balcarce	Río Cuarto	Villa María
Porcentaje de Consumo Episódico Excesivo entre quienes Tuvieron Accidente de Tránsito	62,6%	69,0%	70,1%	67,3%
Porcentaje de Consumo Episódico Excesivo entre quienes No tuvieron Accidentes de Tránsito	50,5%	48,2%	58,7%	53,5%
Diferencia de Porcentajes	12,1%	20,8%	11,4%	13,5%

Todas las diferencias son estadísticamente significativas al nivel de $p < 0,001$.

3.4 Consumo de alcohol y movilidad. *Percepción de riesgo*

En este apartado analizamos tres ítems que consideramos indicadores de percepción de riesgo. El primero es un ítem de acuerdo-desacuerdo, que expresa “6.3 La probabilidad de tener un accidente de tránsito aumenta si el conductor ha tomado alcohol”. Frente a este ítem, la mayoría manifiesta estar de acuerdo o totalmente de acuerdo, en todas las ciudades y grupos (ver **tabla 15**). Aproximadamente entre un 5% y un 8% manifiestan “Desacuerdo” o “Completo Desacuerdo”.

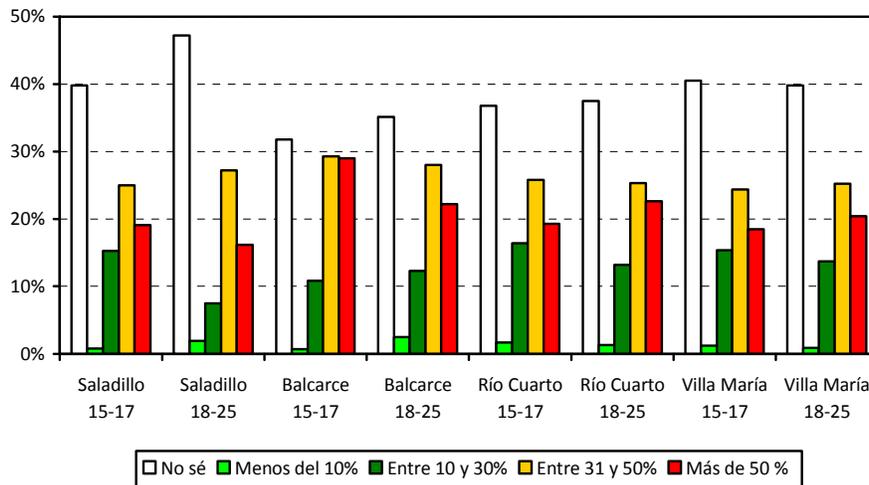
Tabla 15. “6.3. La probabilidad de tener un accidente de tránsito aumenta si el conductor ha tomado alcohol”.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
% Completo Desacuerdo	6,0	4,0	3,9	5,7	3,6	5,5	4,5	5,2
% Desacuerdo	1,0	2,6	1,9	3,2	2,5	2,3	6,7	7,2
% Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	4,6	3,3	5,3	4,7	5,5	5,7	14,7	14,7
% Acuerdo	39,5	42,9	35,6	25,9	42,5	34,5	36,6	34,8
% Completo acuerdo	48,9	47,3	53,3	60,4	46,0	52,0	37,5	38,1

El segundo ítem pregunta: “En Argentina, ¿qué porcentaje de las muertes por accidentes de tránsito están relacionadas con el alcohol?” (ver **tabla 16**). Los resultados son muy similares a través de las ciudades y grupos. La mayoría informan no saber, pero en general se observa que se atribuye al alcohol un alto porcentaje de accidentes. Aquí es importante destacar que no hay estudios que permitan avalar ninguna de estas respuestas como “verdadera”, por lo cual la pregunta evalúa más una atribución personal de causalidad o riesgo que un conocimiento propiamente.

Tabla 16. “5.4 En Argentina, ¿qué porcentaje de las muertes por accidentes de tránsito están relacionadas con el alcohol?”.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
No sé	39,8	47,2	31,8	35,1	36,8	37,5	40,5	39,8
Menos del 10%	0,8	1,9	0,7	2,5	1,7	1,3	1,2	0,9
Entre 10 y 30%	15,3	7,5	10,8	12,3	16,4	13,2	15,4	13,7
Entre 31 y 50%	25,0	27,2	29,3	28,0	25,8	25,3	24,4	25,2
Más de 50 %	19,1	16,2	29,0	22,2	19,3	22,6	18,5	20,4



Por último, hay un ítem de acuerdo-desacuerdo que expresa: “6.5 En ningún caso se debe manejar después de tomar alcohol” (Tabla 17). Se observa más de un 70 % de acuerdo o completo acuerdo. No obstante, frente al contenido de la pregunta, no deja de ser significativo el 30% restante que se manifiestan neutrales o en contra del enunciado.

Tabla 17. “6.5 En ningún caso se debe manejar después de tomar alcohol.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
% Completo Desacuerdo	3,8	4,0	4,8	7,6	5,8	7,0	4,5	5,2
% Desacuerdo	6,8	10,3	7,9	7,0	6,9	6,1	6,7	7,2
% Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	14,0	13,6	15,4	9,8	13,3	12,2	14,7	14,7
% Acuerdo	37,1	39,7	36,6	30,5	35,2	35,8	36,6	34,8
% Completo acuerdo	38,3	32,4	35,4	45,1	38,9	38,9	37,5	38,1

En síntesis, los resultados sugieren que globalmente se percibe a la conducta de beber y conducir como un comportamiento de riesgo en todas las ciudades, aunque también hay una fracción no despreciable de participantes en donde esa percepción no estaría presente.

3.5 Consumo de alcohol y movilidad. Conductas e intensidad de conducta.

En este caso, se preguntó en primer lugar por un consumo que excedería claramente el límite de alcoholemia en todos los casos, incluso en un hombre de gran contextura. La pregunta fue: “En los últimos 3 meses, ¿alguna vez manejaste un vehículo después de haber tomado 1 litro de cerveza, o 3 vasos de vino, o 3 medidas de fernet, gancia, whiskey, etc. ... o más que eso?”. La Tabla 18 permite observar que entre un 18 y un 29 % de los jóvenes de 18-25 años que manejan coche manifiestan haberlo hecho. Entre los que manejan moto, los valores para este grupo de edad van de un 6% (Balcarce) a más del 20% (ciudades de Córdoba). En el grupo de los más jóvenes los valores tienden a ser más bajo, excepto en Villa María para el grupo de los motociclistas. Vale aclarar que se han considerado los sujetos que manejan, y no los que poseen licencia.

Por otro lado, se preguntó a los participantes si en los últimos 3 meses habían viajado con un conductor que había bebido demasiado (1 litro de cerveza o más, o sus equivalentes en otras bebidas). Los porcentajes fluctúan entre un 29% y un 50 % al considerar la muestra total (Tabla 19). Estos porcentajes son mayores en las ciudades de Córdoba, especialmente en el grupo de 18-25 años. Si se considera la sub-muestra de participantes normalmente salen a divertirse como pasajeros de coches, los valores son mayores (entre un 37 y un 65%). En este caso, Saladillo posee los porcentajes más altos. Estos resultados son muy importantes si consideramos su impacto potencial sobre la seguridad vial. Nos ofrecen una imagen clara de la cantidad de jóvenes expuestos directa o indirectamente (en el caso de los pasajeros) al consumo de alcohol durante la conducción.

Tabla 18. “4.5 En los últimos 3 meses, ¿alguna vez manejaste un vehículo después de haber tomado 1 litro de cerveza, o 3 vasos de vino, o 3 medidas de fernet, gancia, whiskey, etc. ... o más que eso?”.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
% de respuesta “SI” entre los que Manejan Auto	5,0	22,2	9,2	18,1	12,3	24,1	19,6	29,3
% de respuesta “SI” entre los que Manejan Moto	6,9	16,7	6	23,5	11,5	23,2	24,7	21,5

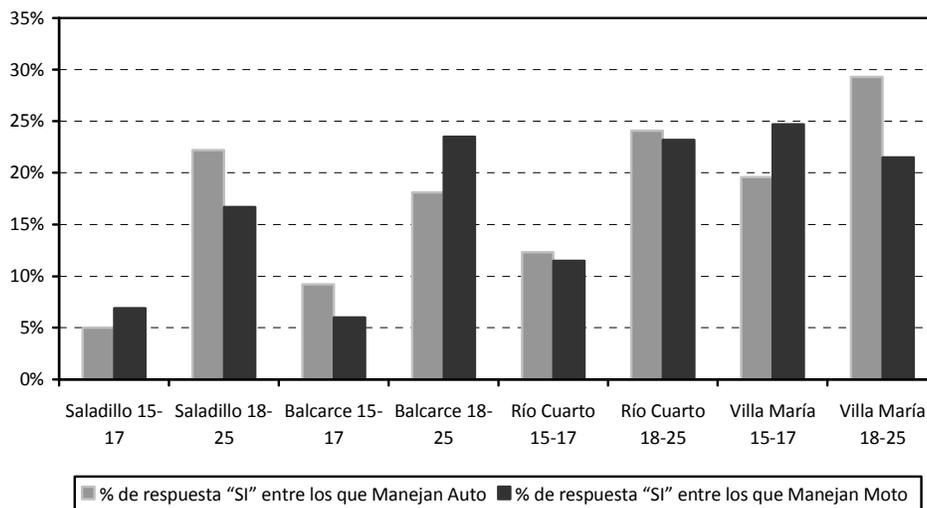
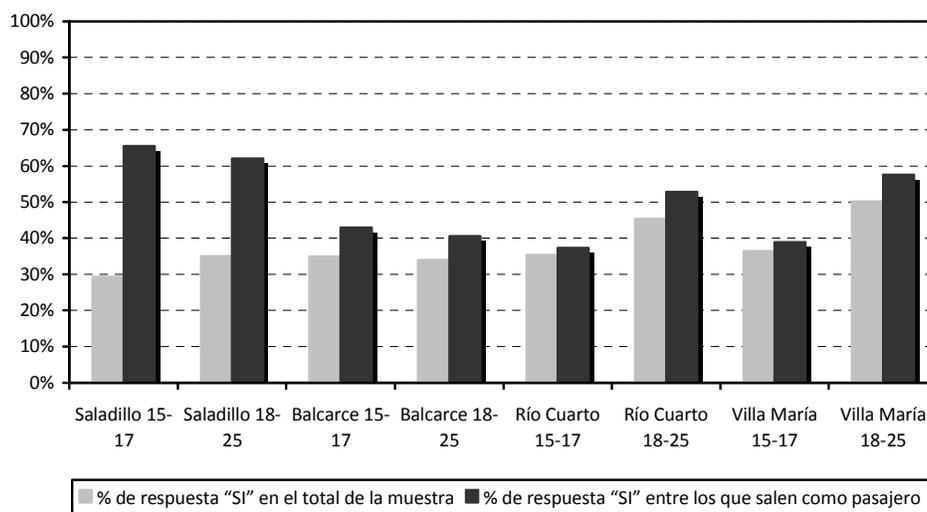


Tabla 19. “4.6 En los últimos 3 meses, ¿alguna vez viajaste con un conductor que había tomado 1 litro de cerveza, o 3 vasos de vino, o 3 medidas de fernet, gancia, whiskey, etc. ... o más que eso?”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
% de respuesta “SI” en el total de la muestra	29,3	35,0	34,9	34,0	35,4	45,3	36,4	50,1
% de respuesta “SI” entre los que salen como pasajero	65,5	62,0	42,9	40,5	37,3	52,8	38,9	57,6



Además, el cuestionario incluyó 4 ítems de acuerdo-desacuerdo relacionados específicamente con la conducta de beber y conducir. Las **tablas 20 a 24** resumen los resultados obtenidos. Globalmente, las respuestas tienden a ser muy similares a través de las ciudades. En términos generales, se observa una tendencia a valorar negativamente la conducta de beber y conducir. Cuando se analiza solo el grupo de participantes que manejan, el resultado es muy similar. El enunciado que arroja resultados menos favorables es “6.1 Para algunas fiestas el alcohol es esencial, aunque después haya que manejar”, donde un 30-40% se manifiestan en contra, mientras el resto acuerdan o se manifiestan neutros.

Tabla 20. “6.13 Nunca dejaría de tomar alcohol aunque después tuviera que manejar”.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	42,9	40,5	41,7	46,8	43,2	46,1	43,8	41,2
Desacuerdo	38,5	32,3	36,2	29,3	37,3	30,1	33,1	33,4
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	10,2	14,9	12,2	9,9	12,4	10,9	13,5	13,5
Acuerdo	6,2	6,7	5,8	8,6	3,7	7,6	5,7	6,9
Completo acuerdo	2,2	5,6	4,1	5,4	3,4	5,3	3,9	5,0

Tabla 21. “6.17 Si tengo que manejar, evito el alcohol”.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	2,9	5,2	1,5	2,2	2,4	2,1	2,8	1,8
Desacuerdo	4,3	7,7	4,6	3,8	6,1	6,3	7,5	6,3
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	12,6	12,5	14,8	12,9	15,6	13,0	13,9	14,1
Acuerdo	47,3	44,3	44,9	42,5	42,1	39,8	39,8	42,0
Completo acuerdo	33,0	33,0	34,1	38,7	33,9	38,7	36,1	35,8

Tabla 22. “6.21 De acá en adelante mi intención sería tomar muy poco o nada de alcohol antes de conducir.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	3,9	5,6	5,3	3,5	3,5	3,8	4,5	3,7
Desacuerdo	3,3	4,9	4,3	2,9	5,5	4,0	4,9	4,4
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	16,9	15,3	18,4	18,5	15,1	14,8	15,4	16,9
Acuerdo	42,9	42,9	39,7	38,2	42,5	40,8	39,4	40,3
Completo acuerdo	33,0	31,3	32,2	36,9	33,4	36,5	35,8	34,7

Tabla 23. “6.1 Para algunas fiestas el alcohol es esencial, aunque después haya que manejar.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	17,5	16,9	12,7	17,0	15,1	15,9	11,6	15,1
Desacuerdo	24,9	21,3	20,7	19,8	21,2	22,8	21,4	21,3
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	35,1	34,6	41,4	37,1	35,7	34,0	36,7	37,5
Acuerdo	16,9	21,0	19,2	18,9	19,6	21,4	21,4	19,4
Completo acuerdo	5,6	6,3	6,0	7,2	8,4	5,9	8,8	6,6

En síntesis, aún cuando las apreciaciones de la conducta de beber y conducir tienden a ser negativas, una importante proporción de jóvenes informan haber incurrido en estos comportamientos (ver **tabla 18**). Asimismo, también resulta destacable la alta proporción que informa haber viajado con un conductor que había bebido demasiado (ver **tabla 19**).

3.6 Consumo de alcohol y movilidad. Exposición a fuentes de información y control

Se indagó sobre la exposición a diferentes fuentes de información y educación en el tema en el último año. La **Tabla 24** resume los resultados por grupo y ciudad. Globalmente se observan resultados parecidos a través de las ciudades: (a) Una alta proporción han recibido algún tipo de educación en el tema, y aproximadamente la mitad han recibido cursos o charlas específicas, (b) La gran mayoría (próximo al 90%) responde haber visto publicidades o campañas por la TV, (c) Las escuchas por radio son comparativamente menores, (d) Un poco más de la mitad han recibido material informativos (e.g., folletos), y (e) Un poco menos de la mitad opinan que las campañas han aumentado.

Se preguntó a los jóvenes si había recibido algún control de alcoholemia en el último año, si habían visto algún control y si creían que los controles habían aumentado (**Tabla 25**). Se observa que los controles alcanzan a una proporción limitada, sobre todo en Saladillo y Balcarce. Tienden a ser mayores en Río Cuarto, donde además un gran porcentaje han visto un control y la mayoría opinan que han aumentado.

Tabla 24. Porcentaje de encuestados expuestos a diferentes fuentes de información en el último año*.

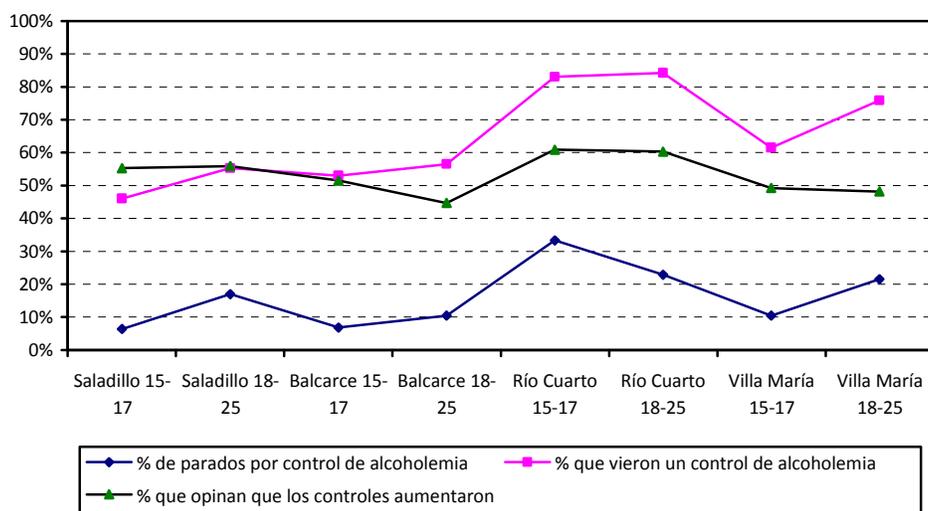
	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
¿Alguna vez has recibido educación sobre el tema ...?	68,6	69,7	78,3	71,5	75,0	77,0	64,3	70,2
¿Viste por la Tele alguna propaganda sobre alcohol y conducción?	89,5	89,6	88,2	89,0	89,7	90,0	86,9	90,0
¿Escuchaste por radio alguna propaganda sobre alcohol y conducción?	60,0	63,1	45,3	59,8	58,0	61,7	48,6	59,0
¿Recibiste algún curso o charla sobre el tema?	50,5	45,1	59,3	54,0	58,6	57,7	49,7	49,0
¿Recibiste algún material informativo sobre el tema (folletos. etc.)?	59,2	50,6	57,5	52,2	58,3	57,9	61,6	56,7
Creer que las campañas han aumentado?	49,1	45,4	45,1	37,4	43,6	44,4	44,1	43,7

* Porcentaje de “SI”. Las opciones eran “SI”, “NO”, y “No recuerdo”. Para simplificar, solo se presenta el % de respuesta “SI”.

Tabla 25. Controles de alcoholemia en el último año *.

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
¿Te pararon por un control de alcoholemia?	6,4	17,0	6,8	10,5	33,3	22,9	10,5	21,5
¿Viste algún control de alcoholemia?	46,1	55,3	53,0	56,5	83,0	84,3	61,5	75,9
¿Crees que los controles han aumentado?	55,3	55,9	51,5	44,7	60,9	60,3	49,3	48,2

* **Porcentaje de "SI"**. Las opciones eran "SI", "NO", y "No recuerdo". Para simplificar, solo se presenta el % de respuesta "SI".



3.7 Consumo de alcohol y movilidad. Información y conocimientos

Al preguntar sobre el límite legal de alcoholemia, se observó un nivel de información globalmente bajo en todas las ciudades. En Balcarce, el 50% manifiestan no saber cual es el límite legal de alcoholemia, y aproximadamente un 38% informan "0.5" g/l (34% en 15-17 y 44% en 18-25). En Saladillo el 60% manifiestan no saber, y aproximadamente un 30% informan "0.5" g/l (26% en 15-17 y 37% en 18-25). En ambas ciudades, el resto son errores o valores faltantes. En Río Cuarto, el 60% manifiestan no saber, 28% identifican correctamente el valor (25% en 15-17 y 32% en 18-25 años), y el resto son errores. En Villa María, el 59% respondió no saber, 30% informó el valor de "0.5" g/l (29% in 15-17 and 31% in 18-25), y el resto de las respuestas fueron errores.

Lo que es más significativo, muy pocos pudieron dar una respuesta acerca de con qué cantidad de alcohol una persona promedio alcanzaría el límite legal. La gran mayoría respondieron "No sé" (Saladillo: 76% en 15-17 años y 67% en 18-25 años; Balcarce 70% en 15-17 años y 69.5% en 18-25 años; Río Cuarto: 79% en 15-17 años y 70% en 18-25 años; y Villa María: 83% en 15-17 años y 75 % en 18-25 años).

Entre los que poseen licencia el conocimiento es un poco mayor, pero aún predomina la respuesta "No Sé". Por ejemplo, entre quienes poseen licencia de coche los porcentajes de esta respuesta fueron: Saladillo: 62%, Río Balcarce: 53%, Cuarto: 59%, y Villa María: 62%.

Por otro lado, al preguntar si "¿El límite de alcoholemia es igual para todos los conductores?" el resultado es similar en todas las ciudades: muy pocos aciertan en decir que "No" (ver **Tabla 26**). Incluso los que dicen que "No", luego fallan al identificar el motivo de los diferentes límites de alcoholemia.

Tabla 26. "¿El límite de alcoholemia es igual para todos los conductores?".

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
SI	47,4	57,5	48,9	55,5	52,0	51,9	49,5	53,7
NO	23,8	20,9	25,7	25,6	20,7	27,4	17,3	19,5
No Sé	28,8	21,6	25,4	18,9	27,3	20,8	33,2	26,8

3.8 Consumo de alcohol y movilidad. Expectativas y creencias sobre el alcohol en el manejo

Varios ítems del cuestionario estaban orientados a evaluar expectativas y creencias sobre el consumo de alcohol en la conducción (**tabla 27**). Las respuestas tienden a ser convergentes a través de las ciudades y grupos, e indican un

conocimiento globalmente adecuado de las consecuencias del consumo de alcohol en la conducción. Los más jóvenes muestran una leve tendencia a elegir más la opción “No sé”.

El resultado más destacable se presenta es en el ítem “El alcohol tiene efectos negativos sobre el manejo sólo si supera el límite de alcoholemia”, donde un alto porcentaje responden “Verdadero” (32 a 40% aprox.), o indican “No saber” (24 a 35 % aprox.)

Tabla 27. Expectativas y creencias sobre el consumo de alcohol en la conducción.

		Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
		15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
5.9 Tomar un poco de alcohol puede mejorar los reflejos de un conductor.	Verdadero	3,8	3,3	4,1	3,3	4,7	3,5	3,9	4,1
	Falso	84,6	86,8	81,6	88,5	77,3	84,5	83,3	88,4
	No Sé	11,6	9,9	14,4	8,3	18,0	12,0	12,8	7,5
5.10 Tomar un poco de alcohol puede ayudar al conductor a concentrarse más mientras maneja.	Verdadero	3,0	3,4	2,6	3,6	5,1	3,5	3,9	4,4
	Falso	86,1	88,1	86,9	87,0	77,3	87,8	82,1	87,1
	No Sé	11,0	8,6	10,4	9,4	17,6	8,7	14,0	8,5
5.11 El alcohol hace que el conductor se sienta menos cansado y más despierto.	Verdadero	7,0	4,1	7,6	5,0	9,5	4,2	4,5	5,0
	Falso	77,6	84,9	73,1	83,2	70,4	83,5	77,3	85,6
	No Sé	15,4	11,1	19,2	11,8	20,1	12,3	18,1	9,4
5.12 El alcohol reduce el campo visual.	Verdadero	81,8	85,9	80,3	87,2	77,8	80,0	84,5	85,0
	Falso	7,4	5,9	6,1	6,1	5,4	8,5	4,6	6,5
	No Sé	10,8	8,2	13,5	6,7	16,8	11,5	10,9	8,5
5.16 El alcohol tiene efectos negativos sobre el manejo sólo si supera el límite de alcoholemia.	Verdadero	40,6	35,4	38,5	33,4	36,7	32,2	36,9	35,6
	Falso	29,9	37,3	28,2	42,1	28,5	40,7	30,2	38,3
	No Sé	29,5	27,4	33,3	24,5	34,7	27,1	32,9	25,9

3.9 Consumo de alcohol y movilidad. Estrategias personales frente al alcohol y la movilidad

En este apartado reunimos los ítems de acuerdo-desacuerdo que indagan sobre las formas de afrontar la movilidad luego de que se ha bebido. En primer lugar, si observamos la **tabla 28**, la mayoría parece no estar de acuerdo con que podrían conducir de modo seguro luego de haber bebido (porcentajes próximos al 60% si se suman Completo Desacuerdo y Acuerdo). No obstante, y dado el riesgo de esta creencia, es importante señalar también el porcentaje de jóvenes que sí confían en que podrían manejar en estas condiciones. Este porcentaje es mayor en las ciudades de Córdoba, principalmente en Villa María, donde alcanza un 21% en ambos grupos de edad (sumando las respuestas Acuerdo y Total Acuerdo).

Globalmente las opiniones sobre las formas de afrontar la movilidad luego de que se ha bebido demasiado son positivas. La mayoría acuerda con que buscaría a un amigo para que manejara su vehículo, trataría de saber si un conductor ha tomado demasiado alcohol, planearía de antemano como llegar a casa si va a tomar alcohol, trataría de evitar que un amigo maneje alcoholizado, y prefería tomar un taxi o caminar antes de viajar con un conductor alcoholizado. Nuevamente, estas opiniones generales parecen no corresponderse con el hecho de que un porcentaje importante ha conducido luego de beber o ha viajado con un conductor que ha bebido, como se ha observado en un apartado anterior.

Tabla 28. “6.10 Confío en que podría manejar de forma segura, aunque haya tomado varios tragos con alcohol.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	27,2	24,1	21,4	28,5	22,1	26,6	19,8	22,4
Desacuerdo	41,2	39,6	41,7	36,7	44,0	35,6	37,9	37,9
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	19,5	19,3	24,2	19,3	20,1	19,5	21,2	18,3
Acuerdo	9,3	14,4	9,3	9,8	10,0	14,6	15,8	16,5
Completo acuerdo	2,8	2,6	3,4	5,7	3,8	3,6	5,4	4,9

Tabla 29. “6.14 Si tomara demasiado alcohol, buscaría a un amigo o conocido que esté sobrio para que manejara mi vehículo.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	4,0	4,4	4,6	4,1	4,6	5,0	4,2	3,4
Desacuerdo	2,8	4,8	2,7	3,5	2,7	3,2	3,7	4,5
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	5,4	5,1	6,2	6,7	6,0	5,3	5,5	6,0
Acuerdo	46,0	44,1	44,1	41,0	40,7	40,6	36,9	42,3
Completo acuerdo	41,7	41,5	42,4	44,8	46,0	45,9	49,7	43,8

Tabla 30. “6.15 Si alguien me ofreciera llevarme a casa, trataría de saber si ha tomado demasiado alcohol.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	2,4	3,3	4,1	4,1	3,7	4,4	3,4	1,9
Desacuerdo	6,4	6,6	6,1	5,1	4,5	4,8	5,4	5,5
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	16,2	12,2	19,1	13,0	15,3	17,1	12,9	15,5
Acuerdo	49,1	53,9	49,1	46,2	48,7	49,0	49,8	50,1
Completo acuerdo	25,9	24,0	21,3	31,6	27,9	24,7	28,4	27,0

Tabla 31. “6.16 Si me invitan a una fiesta, planearía de antemano cómo llegar a casa para no tener que manejar luego de haber tomado alcohol.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	3,9	4,9	3,3	5,8	2,5	5,2	4,4	4,3
Desacuerdo	6,7	13,1	8,6	9,6	7,4	7,3	9,7	6,8
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	16,4	12,7	14,7	15,1	11,4	15,8	13,7	16,2
Acuerdo	50,3	48,5	48,4	43,9	51,7	46,3	44,8	48,5
Completo acuerdo	22,7	20,9	25,0	25,6	27,0	25,4	27,3	24,1

Tabla 32. “6.18 Trataría de evitar que un amigo maneje si ha tomado demasiado alcohol.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	2,4	2,6	1,9	2,8	1,2	1,7	2,2	1,8
Desacuerdo	2,4	3,3	2,9	2,2	1,8	2,3	3,0	2,7
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	6,3	8,5	9,3	5,3	5,8	9,6	5,3	5,9
Acuerdo	47,4	49,6	42,5	42,5	46,9	41,3	39,5	44,3
Completo acuerdo	41,5	35,9	43,4	47,2	44,3	45,1	49,9	45,3

Tabla 33. “6.20 Preferiría tomar un taxi o caminar a casa antes que me lleve un conductor que ha tomado demasiado alcohol.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	3,2	4,4	3,4	4,1	2,5	3,1	4,3	2,8
Desacuerdo	5,5	7,3	5,8	4,4	3,9	5,4	5,6	6,5
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	13,5	12,4	10,3	7,6	9,1	11,6	11,0	11,7
Acuerdo	36,6	41,2	37,6	38,9	38,8	39,1	35,1	39,1
Completo acuerdo	41,2	34,7	42,8	44,9	45,7	40,8	43,9	39,9

3.10 Consumo de alcohol y movilidad. *Influencia social*

En este apartado se informan resultados de algunos ítems relacionados con las normas subjetivas, la influencia de los pares y el control social. Las dos primeras tablas resultan bastante reveladoras. Por un lado, la mayoría opina que sus amigos desaprueban el alcohol en el tránsito (**Tabla 34**), como sucedía con las opiniones personales. No obstante, a continuación observamos que la mayoría también opina que sus amigos manejarían luego de haber bebido (**Tabla 35**). Esto indicaría que no necesariamente hay una correspondencia entre la norma subjetiva y las conductas efectivas del grupo. En estas preguntas también hay que destacar que las respuestas son algo diferentes a cuando se preguntó por la conducta personal. Observamos que el grado de acuerdo aumenta cuando la pregunta se refiere a los amigos. Es decir, cuando se pregunta por la conducta de los otros se obtienen respuestas menos favorables.

Tabla 34. “6.6 La mayoría de mis amigos piensan que el alcohol debe evitarse en el tránsito.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	4,6	5,1	7,2	4,7	5,2	7,5	7,4	6,5
Desacuerdo	14,7	15,8	14,9	13,6	17,1	15,6	17,1	19,3
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	28,3	23,4	31,4	27,4	30,0	31,8	28,5	26,0
Acuerdo	42,0	46,2	38,0	37,5	37,9	36,8	36,1	35,0
Completo acuerdo	10,3	9,5	8,4	16,4	9,8	8,3	10,9	13,2

Tabla 35. “6.7 Muchos de mis amigos manejarían un auto aún después de haber bebido mucho alcohol.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	12,1	9,6	11,9	15,0	12,5	11,7	12,9	10,7
Desacuerdo	24,8	24,3	22,9	23,8	22,3	20,2	23,4	19,5
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	22,0	16,2	24,1	17,6	24,9	20,0	19,5	19,7
Acuerdo	34,1	41,9	32,6	37,0	34,6	39,6	37,4	40,7
Completo acuerdo	6,9	8,1	8,4	6,6	5,7	8,5	6,8	9,4

Tabla 36. “6.19 Me daría vergüenza decirle a mis amigos que no voy a manejar porque tomé demasiado alcohol.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	32,7	37,2	32,7	35,2	32,4	38,5	35,6	35,6
Desacuerdo	42,0	36,8	38,2	34,3	36,5	35,2	34,7	36,6
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	13,2	11,5	14,8	13,3	15,0	12,1	13,0	14,7
Acuerdo	8,1	11,9	9,6	7,9	10,7	10,6	11,1	8,3
Completo acuerdo	4,1	2,6	4,6	9,2	5,4	3,7	5,6	4,8

El nivel percibido de desaprobación familiar frente a la conducta de beber y conducir también es muy alto, en todas las ciudades y grupos (**Tabla 37**). La mayoría se manifiestan claramente de acuerdo con la afirmación “Si manejara después de haber tomado alcohol, mi familia lo desaprobaría.”

Tabla 37. “6.8 Si manejara después de haber tomado alcohol, mi familia lo desaprobaría.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	4,3	4,0	3,3	2,2	3,2	3,6	3,4	3,3
Desacuerdo	2,0	5,1	1,9	1,6	3,0	3,4	4,1	3,0
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	4,5	8,1	7,9	6,6	5,4	5,4	7,0	5,7
Acuerdo	39,9	45,1	39,0	43,4	43,0	41,5	38,9	44,5
Completo acuerdo	49,4	37,7	47,8	46,2	45,4	46,1	46,6	43,6

Por otro lado, se incluyeron dos preguntas relacionadas con la percepción del control social ejercido a través de los controles de alcoholemia. Un porcentaje importante se manifiesta a favor de que las multas debieran ser mucho más severas. No obstante, este porcentaje de acuerdo tiende a reducirse cuando analizamos las ciudades de Córdoba, que comparativamente ejercer más controles según nuestros datos. Por último, la mayoría (aprox. un 70%) acuerdan con la expresión “Si tuviera que manejar no tomaría alcohol por temor a los controles policiales o de tránsito”.

Tabla 38. “6.2 Las multas por alcoholemia deberían ser mucho más altas.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	5,0	4,4	4,8	4,4	7,9	10,4	8,2	7,6
Desacuerdo	5,6	8,1	7,4	6,3	13,8	10,6	11,5	10,0
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	20,3	16,9	17,8	13,8	25,8	19,5	23,3	16,7
Acuerdo	42,3	42,3	37,4	39,6	31,6	32,6	32,6	36,6
Completo acuerdo	26,8	28,3	32,6	35,5	20,9	26,9	24,5	29,1

Tabla 39. “6.9 Si tuviera que manejar no tomaría alcohol por temor a los controles policiales o de tránsito.”

	Saladillo		Balcarce		Río Cuarto		Villa María	
	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25	15-17	18-25
Completo Desacuerdo	3,2	6,2	4,1	4,1	2,9	4,8	5,4	5,8
Desacuerdo	5,7	8,4	9,3	6,3	6,6	9,4	8,8	6,4
Ni Acuerdo Ni Desacuerdo	17,2	14,7	16,0	12,3	13,4	13,7	14,3	16,0
Acuerdo	50,5	50,9	48,2	49,7	52,5	48,5	46,6	47,0
Completo acuerdo	23,4	19,8	22,4	27,7	24,5	23,7	24,9	24,8

4. CONCLUSIONES

La encuesta ha permitido caracterizar varias dimensiones del consumo de alcohol y la movilidad en los jóvenes. Muchos de los aspectos estudiados tienden a ser similares a través de las ciudades, aunque también emergen particularidades que suponemos se relacionan con regionalismos y tamaño de las comunidades. Los resultados aquí presentados se basan en un primer análisis descriptivo de los datos. Las posibilidades de análisis de aquí en adelante son muchas, y pueden ajustarse a las demandas de información de las propias comunidades, a los intereses científicos de los equipos de investigación, etc. A continuación resumimos los principales hallazgos y conclusiones.

4.1 Movilidad e incidentes de tránsito

En cuanto a las formas habituales de movilidad (para estudiar, trabajar, etc.) los jóvenes manifiestan moverse principalmente caminando (sobre todo en las ciudades más pequeñas) o como pasajeros de auto. En Saladillo, destaca

el uso extendido de la bicicleta, que se reduce considerablemente en las otras ciudades. En general, las formas “activas” de movilidad tienden a ser menores en las ciudades de Córdoba, que son ciudades más grandes. En estas localidades es comparativamente mayor el uso de motos, sobre todo en Villa María. En Río Cuarto, el Colectivo también constituye una opción habitual, por encima del taxi o el remise, que prevalece en las otras ciudades.

Cuando se trata de moverse por diversión los jóvenes manifiestan salir caminando - sobre todo en los menores de 18 y en las ciudades más pequeñas -, como pasajeros de coche, o usuarios de taxi y remise, que aumenta considerablemente si se compara con el uso habitual. Nuevamente, en Río Cuarto y Villa María la moto se presenta como una opción importante para realizar desplazamientos con fines recreativos.

Las formas de movilidad también se reflejan en los incidentes de tránsito que protagonizan los jóvenes, que alcanzan a una importante proporción de las muestras, especialmente en el grupo de 18-25 años. Por ejemplo, en Saladillo se informan en términos relativos más accidentes de bicicleta (en especial en el grupo 15-17 años), mientras que en las ciudades de Córdoba predominan más los siniestros que involucran motos (principalmente en el grupo 18-25 años). Por otro lado, es importante señalar que un 9,8% del total de los jóvenes manifestaron haber participado de al menos un accidente que necesitó atención médica o internación en los últimos tres años. Si este dato se extrapola a la población, podemos tener una idea de la importante carga que los siniestros viales suponen para el sistema de salud.

Por último, la presencia del alcohol en los accidentes parece ser algo más pronunciada en el grupo de 18-25 años, especialmente en Río Cuarto. En general, también observamos que el consumo episódico excesivo de alcohol se asocia a una mayor probabilidad de haber protagonizado accidentes de tránsito.

4.2 Consumo de alcohol

El patrón prevalente es el consumo durante los fines de semana (aproximadamente la mitad informan este tipo de consumo). Esto es característico del consumo con grupos de pares y con fines “recreativos”, que realiza típicamente este grupo etáreo. El consumo episódico excesivo está muy extendido en todas las ciudades, en ambos grupos de edad (menores y mayores de 18 años), y ambos sexos.

Si tomamos por ejemplo los hombres de 18-25, observamos que la prevalencia de consumo episódico excesivo en los últimos 3 meses es superior al 68% en todas las ciudades. Este es un dato preocupante y que se asocia en gran medida al fenómeno de la “previa”: reuniones de amigos que se realizan antes de las salidas propiamente y en las cuales el consumo de alcohol parece condición necesaria. Según fue definida por un joven estudiante de Balcarce: “la previa es amigos y alcohol”.

Desde la óptica de la movilidad, el fenómeno de la “previa” es muy importante porque implica que los jóvenes ya se mueven alcoholizados hacia los lugares de diversión, donde desde luego el consumo continúa. En las reuniones desarrolladas en las ciudades, las entrevistas y los grupos focales con jóvenes pudimos tomar conocimiento de la magnitud y extensión de la problemática. El consumo excesivo se ha extendido y naturalizado, resultando un elemento central en los patrones de diversión de los jóvenes. Todas las comunidades manifiestan gran preocupación por el tema, y de algún modo se encuentran trabajando en la problemática.

4.3 Percepción de riesgo, expectativas sobre el alcohol en el manejo y conducta de riesgo

Los resultados sugieren que, en términos generales, los jóvenes son concientes del riesgo que implica el alcohol en el contexto del tránsito. Son capaces de comprender que el alcohol es un factor de riesgo de accidentes, y atribuyen al alcohol una gran proporción de los siniestros de tránsito que ocurren en Argentina.

Asimismo, tienden a identificar claramente los efectos perjudiciales del alcohol sobre el desempeño del conductor. Además, las valoraciones de la conducta de “beber y conducir” tienden a ser consistentemente negativas en todas las ciudades y grupos. La intención de evitar o reducir esta conducta también es muy alta.

Sin embargo, un porcentaje nada despreciable de los jóvenes que conducen manifiestan haber manejado luego de haber ingerido una cantidad importante de alcohol. Por ejemplo, en Villa María, casi un 30% de los conductores de auto informan haber manejado luego de haber tomado un litro de cerveza o más - o su equivalencia en otras bebidas (período de referencia: últimos tres meses).

Adicionalmente, las estrategias para afrontar una situación de movilidad bajo efectos del alcohol están bien orientadas, al menos en la intención. Por ejemplo, la mayoría informa que prefería tomar un taxi o caminar antes de viajar con un conductor alcoholizado, que trataría de saber si un conductor ha tomado demasiado alcohol, y que

trataría de evitar que un amigo maneje alcoholizado. Sin embargo, estas opiniones no corresponden con el hecho de que un porcentaje importante ha viajado con conductores que habían bebido en exceso (e.g., en Saladillo más del 65% de los que salen como pasajeros informan haber viajado con un conductor que había tomado).

Obviamente, la relación entre percepción de riesgo y conducta merecería un análisis más detallado, pero parece claro que las conductas de riesgo ocurren aún cuando se conocen sus posibles consecuencias y se perciben adecuadamente las estrategias para mitigar los efectos del alcohol sobre la seguridad. Estos resultados sugieren la necesidad de avanzar hacia formas de educación, concientización y control social capaces de modificar no solo las creencias y actitudes, sino también las conductas concretas de los más jóvenes.

4.4 Exposición a fuentes de información y conocimiento

Al indagar sobre las fuentes de información, exposición y educación previa en el tema, se observa un resultado similar a través de las ciudades. Una proporción importante dicen haber recibido algún tipo de educación, cursos o charlas específicas. La gran mayoría también indica haber visto publicidades o campañas por TV relacionadas con el tema. Esto podría explicar en parte el hecho de que los jóvenes perciban el riesgo y conozcan en gran medida los efectos perjudiciales del alcohol sobre la conducción. Los resultados sugieren que el tema ya se encontraría de algún modo instalado en las comunidades, en la opinión pública y en cierta medida en la agenda política. Obviamente, resta mucho camino por recorrer en el sentido de poder lograr cambios en los patrones de conducta, y no solo en los niveles de información y conocimiento.

Por otro lado, si bien los conocimientos sobre el efecto del alcohol en el manejo resultan adecuados, hay algunos aspectos que requieren trabajo educativo. En particular, al preguntar sobre los límites legales de alcoholemia el desconocimiento es muy alto, aún en los más grandes. Y lo que resulta más importante, muy pocos son capaces de estimar con qué cantidad aproximada de alcohol una persona alcanzaría el límite permitido. Adicionalmente, y considerando que muchos jóvenes se desempeñan como conductores de moto, sería importante enfatizar que en este caso el límite de alcoholemia está establecido en un valor inferior que el previsto para un conductor de automóvil (i.e. 0,2 g/lts).

4.5 Controles de alcoholemia

En cuanto a los controles de alcoholemia en la vía pública, observamos que en Saladillo y Balcarce alcanzaron a una porción limitada de jóvenes, mientras que en las ciudades de Córdoba el porcentaje es más elevado. Por otro lado, es interesante observar que un porcentaje importante de jóvenes se manifiestan a favor de que las multas deberían ser más severas. Sin embargo, el acuerdo tiende a reducirse cuando analizamos las ciudades de Córdoba, que comparativamente ejercen más controles según lo que podemos deducir de nuestros datos. También hay que destacar la alta proporción que acuerdan con la expresión *“Si tuviera que manejar no tomaría alcohol por temor a los controles policiales o de tránsito”*. No obstante, en las entrevistas, visitas y grupos focales, hemos observado que los controles de tránsito se viven con bastante ambivalencia. Por un lado, se reconoce y reclama la necesidad de mayor control, pero también se manifiesta sospecha sobre los procedimientos y fines que persiguen los controles.

4.6 Normas subjetivas e influencia de pares

La mayoría de los jóvenes manifiestan que la conducta de beber y conducir es algo que las familias y los amigos desaprobaban, en coincidencia con sus opiniones personales. La contra cara de esa opinión es que muchos también manifiestan que sus amigos manejarían luego de haber bebido. Es decir, si bien hay normas subjetivas que operan en el sentido de desaprobación esta conducta, estas no necesariamente ejercen control efectivo sobre el comportamiento. La conducta se valora como algo malo, pero también como algo que hace la mayoría del grupo. Hay que señalar además las diferencias entre las respuestas cuando se pregunta por el propio comportamiento o por el comportamiento del grupo. La tendencia es a reconocer mejor esta conducta en el grupo de pares, que en sí mismo.

4.7 Sugerencias finales

- (1) **Consumo de alcohol.** En primer lugar, creemos que es necesario intensificar los esfuerzos tendientes a modificar los patrones de consumo de alcohol entre los más jóvenes, especialmente reducir el consumo excesivo durante los fines de semana. El ritual de “la previa” requiere una atención especial. Este fenómeno se relaciona con múltiples factores contextuales (e.g., horario de inicio de la actividad nocturna, precio del

alcohol en los lugares, etc.), así como culturales y personales (e.g., la creencia de los padres de que “más seguro” que sus hijos tomen alcohol en casa). Estos factores deben analizarse con más detalle en cada comunidad, evaluando además la posibilidad de acciones específicas para producir los cambios deseados. Se requiere para ello el compromiso de toda la comunidad, incluyendo las instituciones y las familias.

- (2) **Movilidad Urbana.** En cuanto a las consecuencias del consumo de alcohol sobre el tránsito, se necesita avanzar hacia una mirada más amplia del problema. La situación debe analizarse desde la óptica de la movilidad en el espacio urbano y no solo desde la perspectiva de la seguridad vial. Es necesario conocer mejor los patrones de desplazamiento de los jóvenes y ofrecer modos de transporte más seguros frente a los que habitualmente utilizan. Esto incluye planeamiento y mejora de las opciones de transporte público disponibles en los momentos y lugares en que los jóvenes consumen alcohol, se mueven hacia los lugares de diversión, etc. Es necesario brindar opciones públicas, accesibles y más seguras de transporte. También es muy importante promocionar e incentivar las formas activas y saludables de movilidad (caminatas y uso de bici) y ofrecer entornos más seguros para los peatones y ciclistas.
- (3) **Información.** Es necesario mejorar los registros de información en relación al alcohol y los siniestros viales en las ciudades. Se requieren sistemas de información que ofrezcan datos sistemáticos y estandarizados, que permitan no solo estimar la magnitud del problema, sino también detectar factores asociados (e.g. lugares y momentos, grupos humanos, mecanismos de lesión, etc.). Toda acción racional requiere información y evidencia para el planeamiento, la toma de decisiones y la evaluación de la efectividad de las acciones.
- (4) **Educación y concientización.** Entre las estrategias privilegiadas por las comunidades para enfrentar el problema se encuentran las acciones educativas y de concientización. Frecuentemente se menciona la necesidad de un “cambio cultural” que implica más educación y no solo más “control”. No obstante, nuestros resultados sugieren que los niveles de información y percepción de riesgo tienden a ser adecuados, pero los comportamientos riesgosos ocurren de todas maneras. En este sentido, creemos que sería importante repensar los enfoques, acciones y metodologías en materia de educación y concientización. Sería bueno ensayar formas alternativas a las convencionales. Por ejemplo, las campañas de comunicación podrían innovar: (a) destacando lo positivo de las conductas de protección en el tránsito, en lugar de insistir en los riesgos y consecuencias negativas de las conductas de riesgo, (b) incluyendo contenidos más locales y específicos de cada comunidad con los cuales los jóvenes puedan identificarse claramente (escenarios urbanos, personajes y situaciones idiosincrásicas de cada localidad).
- (5) **Movilización de los Jóvenes.** En relación al punto anterior, entendemos que sería importante pensar en lo jóvenes no solo como destinatarios de las acciones de prevención, sino también como actores de cambio. El desafío es movilizarlos y comprometerlos con un rol más protagónico y activo frente al problema. En definitiva, se trata de generar las estrategias adecuadas para convocar, organizar y canalizar las iniciativas que puedan surgir en esta población.
- (6) **Controles de alcoholemia.** Las acciones educativas y de concientización deben acompañarse también de acciones de control social. Hemos constatado que las comunidades se están esforzando en incrementar y mejorar sus controles. Sin embargo, también observamos en algunos casos una percepción negativa por parte de los usuarios en relación a las metodologías y la finalidad de los controles. En este sentido, entendemos que resulta necesario: (a) trabajar en tareas de comunicación social destinadas a clarificar mejor el sentido y la función preventiva de estas acciones, y (b) invertir mayores esfuerzos, recursos humanos y materiales en las tareas de control, para que estas resulten efectivas. Una posibilidad interesante es pensar en los controles de alcoholemia como un espacio para realizar también tareas de concientización y educación, lo cual también podría contribuir a superar la falsa dicotomía “Control” vs. “Educación”.
- (7) **Necesidad de acciones multi-sectoriales.** Si bien las comunidades se están ocupando en diferente medida del tema y poseen acciones específicas en marcha, no se observan estrategias orgánicas y multisectoriales para afrontar el problema. El éxito de las acciones tendientes a producir cambios dependerá de la capacidad de las comunidades para generar un trabajo coordinado y sinérgico entre diferentes sectores y actores sociales. La creación de grupos de trabajo multidisciplinarios y multisectoriales puede ser una clave importante para enfrentar el problema de manera efectiva. La Educación, la Salud, la Justicia, el Transporte, las Empresas de Seguro y de Emergencia Médica son algunos de los sectores que podrían realizar aportes específicos en la temática.

5. REFERENCIAS

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. Ministerio del interior. Presidencia de la Nación. (2011) *Boletín: observatorio de seguridad vial*. Año 2. N° 2. Buenos Aires, Argentina: ANSV.
- Alderete, E. & Bianchini, P. (2008). Consumo de alcohol en la consulta de una sala de emergencia. *Medicina (B. Aires)*, 68, 31-36.
- Akers R. & Lee G. (1996) A longitudinal test of social learning theory: adolescent smoking. *J Drug Issues*. 26(2), 317–343
- Assailly, J. (2011). *Drink Driving Prevention, culture and Joung adults*. PAU Education. Disponible en: www.paueducation.com.ar.
- Bandura, A. (1986). *Social Foundations of Thought and Action: A Social Cognitive Theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, Inc.
- Borges, G., Cherpitel, C., Orozco, R., Bond, J., Ye, Y., Macdonald, S. et. al. (2006). Acute alcohol use and the risk of non-fatal injury in sixteen countries. *Addiction* 101(7), 993-1002.
- Caetano, R. & Mcgrath, C. (2005). Driving under the influence (DUI) among U.S. ethnic groups. *Accidents Analysis and Prevention*. 37, 217-224.
- Caetano, R., Ramisetty-Mikler, S., & Rodriguez, L. A. (2008). The Hispanic Americans Baseline Alcohol Survey (HABLAS): Rates and predictors of alcohol abuse and dependence across Hispanic national groups. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs* 69(3):441-448.
- César, A. (2010) Estudio de prevalencia del consumo de alcohol, tabaco y drogas psicoactivas en adolescentes de Establecimientos de Enseñanza Media Públicos y Privados de la Seccional 14 Durante el mes de Noviembre de 2005. *Revista de Salud Pública*, 14, 1, 33-44.
- Connor, J., Norton, R., & Ameratunga, S. (2004) The contribution of alcohol to serious car crash injuries. *Epidemiology*, 15, 337-44
- GCBA - Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2009, 2010). Consumo de Alcohol y Accidentes de Tránsito. Informe del Observatorio Coordinación de Políticas Sociales en Adicciones. Subsecretaría de Promoción Social Ministerio de Desarrollo Social. Buenos Aires: Autor.
- Grunbaum, J. A., Kann, L., Kinchen, S., Ross, J., Hawkins, J., Lowry, R., Harris, W. A., McManus, T., Chyen, D., Collins, J. (2004). Youth Risk Behavior Surveillance. United States, 2003 (Abridged) *J Sch Health*. 74(8), 307-324.
- Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (2001). Novice drivers' accidents and violations - a failure on higher or lower hierarchical levels of drivers behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 759-769.
- Ledesma, R., Poó, F., & Peltzer, R. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamientos de riesgo en la conducción. *Avaliação Psicológica*, 6, 117, 125.
- Míguez, H. (2004). Epidemiología de la alcoholización juvenil en la Argentina. *Acta Psiquiátrica y psicológica de América Latina*. 50(1), 43-47.
- Míguez, H. (2007). Alcoholización juvenil en la Argentina: del consumo cotidiano al “binge drinking”. *Actualizaciones en Alcoholología*. Cuadernos Ed. Brain Center. CEDA N°1: 5-7.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2008). *National survey of drinking and driving attitudes and behaviors*. U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.
- Observatorio Argentino de Drogas. Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y la Lucha contra el Narcotráfico. Presidencia de la Nación (2010). *Estudio Nacional en Población de 12 a 65 años sobre consumo de sustancias psicoactivas*. Buenos Aires, Argentina: Observatorio Nacional de drogas.
- Observatorio Argentino de Drogas (2012) Quinta Encuesta Nacional a Estudiantes de Enseñanza Media 2011. SECRETARIA DE PROGRAMACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE LA DROGADICCIÓN Y LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO.
- Organización Panamericana de la Salud (OPS) (2007). Alcohol, género, cultura y daños en las Américas. Reporte Final del Estudio Multicéntrico.
- Osgood, D. W., Anderson, A. L. (2004). Unstructured socializing and rates of delinquency. *Criminology*. 42(3):519-549.
- Serfaty E, Masaútis A, Foglia VL (2005). Consumo habitual de alcohol y accidentes no fatales, en adolescentes varones de Argentina. Estudio epidemiológico. *Acta Psiquiátrica y Psicológica de América Latina*; 51 (1), 21-25.
- Shopper, D., Lormand, J. D., Waxweiler, R., (2006). *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners*. Geneve: World Health Organization.
- Sutherland, E. H., Cressey, D. R., Luckenbill, D. F. (1992). *Principles of Criminology*. 11th ed. Philadelphia: Lippincott.
- Webster, J. M., Pimentel, J. H. & Clark, D. B. (2008). Characteristics of DUI offenders convicted in wet, dry, and moist counties. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 976-982.

- World Health Organization (WHO) (2007). *Drinking and driving: a road safety manual for decision makers and practitioners*. Ginebra: WHO.
- World Health Organization (WHO) (2009). Global status report on road safety: time for action. Geneva: World Health Organization. Extraído el 2 de julio de 2009 de la página web: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009
- World Health Organization (WHO) (2010). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Ginebra: WHO. Disponible en: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/english.pdf
- Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1, 123–135.

ANEXO 1. Encuesta a Jóvenes

ENCUESTA DE OPINION A ESTUDIANTES CONICET / Universidad Nacional de Mar del Plata

Este es un estudio que está realizando el CONICET y la Universidad Nacional de Mar del Plata. Se trata de una encuesta sobre alcohol y tránsito, y quisiéramos conocer tus opiniones. La encuesta es anónima y dura aprox. 15 minutos. La participación es voluntaria. Si aceptás participar, te pedimos que leas y respondas atentamente al siguiente cuestionario. No hay respuestas correctas o incorrectas, lo que cuenta es tu opinión y tu experiencia personal. Cualquier duda podés preguntarle al encuestador. También podés comunicarte con el director: Rubén Ledesma rdledesma@gmail.com

ESCUELA: _____ CURSO: _____ TURNO: _____

Primero, vamos a pedirte unas letras y números para construir un código que identifique tu encuesta y que puedas recordar fácilmente: Ultima letra de tu primer nombre: [] Ultima letra de tu apellido: [] Últimos tres números de tu DNI: []

PARTE 1

1.1 Sexo (marcar con X lo que corresponda) <input type="checkbox"/> Mujer <input type="checkbox"/> Hombre	1.2 Fecha de nacimiento Día: [] Mes: [] Año: []
1.3 ¿En qué barrio, paraje o zona de la ciudad vivís?: _____	
1.4 ¿Cuál es tu principal ocupación? (marcar con X las que corresponda) <input type="checkbox"/> Estudiante <input type="checkbox"/> Ama de casa/amo de casa <input type="checkbox"/> Empleado <input type="checkbox"/> Desocupado <input type="checkbox"/> Trabajador independiente <input type="checkbox"/> Otra (especificar): _____	1.5 ¿Cuál es tu nivel educativo? (marcar con X lo que corresponda) <input type="checkbox"/> Primario incompleto <input type="checkbox"/> Terciario incompleto <input type="checkbox"/> Primario completo <input type="checkbox"/> Terciario completo <input type="checkbox"/> Secundario incompleto <input type="checkbox"/> Universitario incompleto <input type="checkbox"/> Secundario completo <input type="checkbox"/> Universitario completo

PARTE 2

2.1 ¿Qué tipos de licencias de conducir tenés? (marcar con X) <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Auto/Camioneta <input type="checkbox"/> Ciclomotor <input type="checkbox"/> Otra (especificar): _____ <input type="checkbox"/> Moto	2.2 ¿Qué tipos de vehículos manejas? (marcar con X) <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Auto/Camioneta <input type="checkbox"/> Ciclomotor <input type="checkbox"/> Otro (especificar): _____ <input type="checkbox"/> Moto
2.3 ¿Tenés coche o camioneta propia? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	2.4 ¿Tenés moto o ciclomotor propio? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
2.5 Cuando salís con amigos para divertirse, ¿cómo te trasladás normalmente? (marcá las formas más comunes). <input type="checkbox"/> Caminando <input type="checkbox"/> Pasajero en un auto <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Conductor de un auto <input type="checkbox"/> Pasajero en ciclomotor <input type="checkbox"/> Colectivo o Tren <input type="checkbox"/> Conductor de ciclomotor <input type="checkbox"/> Taxi o remis <input type="checkbox"/> Pasajero en una moto <input type="checkbox"/> Otro (especificar): _____ <input type="checkbox"/> Conductor de una moto	2.6 Habitualmente, ¿cómo te movés en la ciudad (para ir a estudiar, a trabajar, etc.)? (marcá las más comunes). <input type="checkbox"/> Caminando <input type="checkbox"/> Pasajero en un auto <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Conductor de un auto <input type="checkbox"/> Pasajero en ciclomotor <input type="checkbox"/> Colectivo o Tren <input type="checkbox"/> Conductor de ciclomotor <input type="checkbox"/> Taxi o remis <input type="checkbox"/> Pasajero en una moto <input type="checkbox"/> Otro (especificar): _____ <input type="checkbox"/> Conductor de una moto

PARTE 3

3.1 En los últimos 3 años, ¿tuviste algún accidente de tránsito? (marcar con X tu respuesta) <input type="checkbox"/> No -> (pasar a la pregunta 3.6) <input type="checkbox"/> Sí	3.2 Si tuviste algún accidente, ¿necesitaste atención médica? <input type="checkbox"/> Sí, por lesiones leves (sin internación) <input type="checkbox"/> Sí, por lesiones graves (con internación) <input type="checkbox"/> No
3.3 Si tuviste algún accidente, ¿podés decirnos de qué tipos y cuántos? (poné un número o dejá en blanco) a. Como peatón: [] e. Como pasajero de moto: [] b. Como ciclista: [] f. Como pasajero de auto: [] c. Como conductor de moto: [] g. Como conductor de otro tipo de vehículo: [] d. Como conductor de auto: [] h. Como pasajero en otro tipo de vehículo: []	3.4 Si tuviste algún accidente, ¿alguno de los involucrados estaba alcoholizado? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No Sé 3.5 Si tuviste algún accidente, ¿antes del accidente vos habías tomado alcohol? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No Sé
3.6 En los últimos 3 años, ¿cuántas personas cercanas a vos (amigos o familiares) tuvieron un accidente de tránsito? (Indicá la cantidad o dejá en blanco) Con lesiones Leves: [] Con lesiones Graves: [] Con muerte: []	

PARTE 4

4.1 ¿Alguna vez has recibido educación sobre el tema del alcohol y la conducción de coches? Sí No

Si tu respuesta es Sí, ¿dónde recibiste esa formación?: _____

4.2 En el último año...

<p>a. ¿Viste por la Tele alguna propaganda sobre alcohol y conducción? (marcar con una X tu respuesta)</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No recuerdo</p>	<p>b. ¿Escuchaste por radio alguna propaganda sobre alcohol y conducción?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No recuerdo</p>
<p>c. ¿Recibiste algún curso o charla sobre el tema?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No recuerdo</p>	<p>d. ¿Recibiste algún material informativo sobre el tema (folletos, etc.)?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No recuerdo</p>
<p>e. ¿Viste algún control de alcoholemia?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No recuerdo</p>	<p>f. ¿Te pararon para un control de alcoholemia?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No recuerdo</p>
<p>g. ¿Te parece que los controles de alcoholemia han aumentado?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No sé</p>	<p>h. ¿Te parece que las campañas publicitarias han aumentado?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No sé</p>

<p>4.3 En el último mes, ¿con qué frecuencia dirías que tomaste bebidas alcohólicas?</p> <p><input type="checkbox"/> Tomé todos o casi todos los días <input type="checkbox"/> Tomé varias veces por semana <input type="checkbox"/> Tomé principalmente los fines de semana <input type="checkbox"/> Tomé alguna vez, pero no es habitual en mí <input type="checkbox"/> No tomé nunca</p>	<p>4.4 En el último mes, ¿llegaste a tomar en una misma ocasión ...</p> <p>a. Dos o más litros de cerveza? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No</p> <p>b. Una caja o botella de vino, sidra o champagne, o más que eso? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No</p> <p>c. Cinco o más tragos preparados, chupitos o medidas (whisky, licor, etc.)? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No</p> <p>d. Cinco o más vasos de distintas bebidas alcohólicas (cerveza, vino, tragos, etc.)? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No</p>
---	---

<p>4.5 En los últimos 3 meses, ¿alguna vez manejaste un vehículo después de haber tomado 1 litro de cerveza, o 3 vasos de vino, o 3 medidas de fernet, gancia, whiskey, etc. ... o más que eso?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No</p> <p>Si pusiste Sí, ¿podrías decir cuántas veces aprox. lo hiciste?: _____ veces]</p>	<p>4.6 En los últimos 3 meses, ¿alguna vez viajaste con un conductor que había tomado 1 litro de cerveza, o 3 vasos de vino, o 3 medidas de fernet, gancia, whiskey, etc. ... o más que eso?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No</p> <p>Si pusiste Sí, ¿podrías decir cuántas veces aprox.?: _____ veces]</p>
--	--

PARTE 5

5.1 ¿Sabés cuál es el límite legal para la prueba de alcoholemia en Argentina?

Respuesta: _____ g/l No sé

5.2 Sabiendo que una lata de cerveza, un vaso de vino o un trago o medida de whiskey tienen aproximadamente la misma graduación alcohólica. ¿Sabés cuántas latas de cerveza, vasos de vino o tragos puede tomar una persona antes de alcanzar el límite en la prueba de alcoholemia?

Respuesta: _____ No sé

<p>5.3.a ¿El límite de alcoholemia es el mismo para todos los conductores?</p> <p><input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No sé</p>	<p>5.3.b Si en la anterior respondiste que <u>No</u>, ¿de qué depende?:</p> <p><input type="checkbox"/> del sexo de la persona <input type="checkbox"/> de su Edad <input type="checkbox"/> del Tipo de licencia <input type="checkbox"/> de los Años como conductor <input type="checkbox"/> Otro: _____</p>
--	--

5.4 En Argentina, ¿qué porcentaje de las muertes por accidentes de tránsito están relacionadas con el alcohol?

No sé entre 31%-50%
 menos del 10% más del 50%
 entre 10% y 30%

Para cada una de las siguientes afirmaciones, indica *Verdadero (V)*, *Falso (F)* o *No sé*. Marcá tu respuesta con una *X*.

5.5 Si solo tomás cerveza es imposible convertirte en alcohólico. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé	5.6 Las mujeres absorben el alcohol más rápido que los hombres por lo que se emborrachan más rápidamente. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé
5.7 Es fácil saber cuando alguien tomó demasiado alcohol. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé	5.8 Si comés mientras tomás alcohol, no te vas a emborrachar tanto como para no poder manejar. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé
5.9 Tomar un poco de alcohol puede mejorar los reflejos de un conductor. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé	5.10 Tomar un poco de alcohol puede ayudar al conductor a concentrarse más mientras maneja. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé
5.11 El alcohol hace que el conductor se sienta menos cansado y más despierto. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé	5.12 El alcohol reduce el campo visual. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé
5.13 Si una persona toma demasiado, puede morir intoxicado por alcohol. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé	5.14 Tomar café puede ayudar a recuperarse del alcohol. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé
5.15 Beber alcohol aumenta la confianza en uno mismo. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé	5.16 El alcohol tiene efectos negativos sobre el manejo sólo si supera el límite de alcoholemia. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé
5.17 Si estás tomando alcohol y después tenés que manejar, es mejor tomar rápido y terminar enseguida. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé	5.18 Para emborracharse menos, es bueno tomar agua entre vaso y vaso de alcohol. <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> No sé

A continuación, indicá cuál es tu grado de acuerdo con cada una de las siguientes oraciones. Aquí no hay oraciones verdaderas o falsas, solo cuenta tu opinión personal. Marcá tu respuesta con una "X".

6.1 Para algunas fiestas el alcohol es esencial, aunque después haya que manejar. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo	6.11 Sería fácil para mí dejar de tomar alcohol si luego tuviera que manejar. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo
6.2 Las multas por alcoholemia deberían ser mucho más altas. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo	6.12 Se puede conducir bajo los efectos del alcohol, siempre y cuando se maneje con cuidado. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo
6.3 La probabilidad de tener un accidente de tránsito aumenta si el conductor ha tomado alcohol. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo	6.13 Nunca dejaría de tomar alcohol aunque después tuviera que manejar. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo
6.4 Un poco de alcohol mejora las destrezas para manejar. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo	6.14 Si tomara demasiado alcohol, buscaría a un amigo o conocido que esté sobrio para que maneje mi vehículo. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo
6.5 En ningún caso se debe manejar después de tomar alcohol. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo	6.15 Si alguien me ofreciera llevarme a casa, trataría de saber si ha tomado demasiado alcohol. <input type="checkbox"/> 1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/> 2. En desacuerdo <input type="checkbox"/> 3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> 4. De acuerdo <input type="checkbox"/> 5. Completamente de acuerdo

<p>6.6 La mayoría de mis amigos piensan que el alcohol debe evitarse en el tránsito.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>	<p>6.16 Si me invitan a una fiesta, planearía de antemano cómo llegar a casa para no tener que manejar luego de haber tomado alcohol.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>
<p>6.7 Muchos de mis amigos manejarían un auto aún después de haber bebido mucho alcohol.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>	<p>6.17 Si tengo que manejar, evito el alcohol.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>
<p>6.8 Si manejara después de haber tomado alcohol, mi familia lo desaprobaba.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>	<p>6.18 Trataría de evitar que un amigo maneje si ha tomado demasiado alcohol.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>
<p>6.9 Si tuviera que manejar no tomaría alcohol por temor a los controles policiales o de tránsito.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>	<p>6.19 Me daría vergüenza decirle a mis amigos que no voy a manejar porque tomé demasiado alcohol.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>
<p>6.10 Confío en que podría manejar de forma segura, aunque haya tomado varios tragos con alcohol.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>	<p>6.20 Preferiría tomar un taxi o caminar a casa antes que me lleve un conductor que ha tomado demasiado alcohol.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>
	<p>6.21 De acá en adelante mi intención sería tomar muy poco o nada de alcohol antes de conducir.</p> <p><input type="checkbox"/>1. Completamente en desacuerdo <input type="checkbox"/>2. En desacuerdo <input type="checkbox"/>3. Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/>4. De acuerdo <input type="checkbox"/>5. Completamente de acuerdo</p>

Por último, queremos saber si podrías pasarnos algún dato de contacto (OPCIONAL):

E-mail: _____ Tel / Celular: _____

MUCHAS GRACIAS POR TU COLABORACION!!!!!!

ANEXO 2. Listado de Lugares e Instituciones.

Saladillo:

- EES N°3 (Escuela de Educación Secundaria).
- EES N°2 (Escuela de Educación Secundaria).
- Escuela de Educación Técnica N° 1.
- Instituto Niño Jesús.
- Centro de Educación Física Nr 77 de Saladillo.
- Club Deportivo Colegiales .
- CURS (Centro Universitario Regional de Saladillo)
- Instituto Superior de Formación Técnica N°135.
- C.E.N.S. N° 451 (Centro Educativo de Nivel Secundario, Adultos).
- Comercios, bares, vía pública

Balcarce:

- EES N° 1 (Escuela de Educación Secundaria).
- EES N° 3 (Escuela de Educación Secundaria).
- EET N° 1 (Escuela de Educación Técnica).
- Instituto Privado Santa Rosa de Lima.
- Instituto Superior de Formación Técnica.
- Comercios, bares, vía pública.

Río Cuarto:

- Instituto San Francisco de Asís.
- Instituto Provincial de Enseñanza Media 28.
- Instituto Divino Niño.
- Instituto Provincial de Enseñanza Media 283.
- Programa de Inclusión y Terminalidad (PIT).
- Instituto Provincial de Enseñanza Media 281.
- instituto San Juan de la Cruz.
- Instituto L. Da Vinci (Nivel Secundario).
- Instituto Provincial de Enseñanza Media 203. Dr. DiChiara.
- Instituto Concordia.
- Instituto Provincial de Enseñanza Media 128. Manuel Belgrano.
- Instituto Santa Eufrasia. Escuela privada.
- Hogar Escuela M. Benita Arias.
- Instituto Provincial de Enseñanza Media 79.
- Instituto Provincial de Enseñanza Técnica 314.
- Comercios, bares, Vía pública.

Villa María:

- Instituto del Rosario.
- Instituto Bernardino Rivadavia.
- Instituto J.M. Belgrano.
- Instituto San Antonio.
- Instituto Provincial de Enseñanza Técnica 49.
- IPEM 147 M.A. Ocampo.
- IPEM 275 (Nacional).
- Comercios, bares, vía pública.