



UNIVERSIDAD DE GRANADA

-FACULTAD DE PSICOLOGÍA-

DEPARTAMENTO DE PSICOLOGÍA SOCIAL Y METODOLOGÍA DE LAS
CIENCIAS DEL COMPORTAMIENTO
PROGRAMA DE DOCTORADO PSICOLOGÍA SOCIAL: APLICACIONES Y
MÉTODOS

CONSUMO DE DROGAS EN JÓVENES Y CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS

TESIS DOCTORAL
BIBIANA NAVARRO MATILLAS

DIRIGIDA POR:

Dr. HUMBERTO M. TRUJILLO MENDOZA Y Dr. JOSÉ LUIS BIMBELA PEDROLA

GRANADA, 2007

UNIVERSIDAD DE GRANADA

-FACULTAD DE PSICOLOGÍA-

DEPARTAMENTO DE PSICOLOGÍA SOCIAL Y METODOLOGÍA DE LAS
CIENCIAS DEL COMPORTAMIENTO
PROGRAMA DE DOCTORADO PSICOLOGÍA SOCIAL: APLICACIONES Y
MÉTODOS

CONSUMO DE DROGAS EN JÓVENES Y CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS

Tesis para la obtención del grado de Doctora presentada por:
BIBIANA NAVARRO MATILLAS
Licenciada en Psicología
Universidad de Granada

Dirigida por:
Dr. HUMBERTO M. TRUJILLO MENDOZA
Departamento de Psicología Social y Metodología de las
Ciencias del Comportamiento
Dr. JOSÉ LUIS BIMBELA PEDROLA
Escuela Andaluza de Salud Pública

La autora
Bibiana Navarro Matillas Humberto M. Trujillo Mendoza

Los directores
José Luis Bimbela Pedrola

AGRADECIMIENTOS

El presente estudio trata de dar respuesta a uno de los mayores problemas a los que se enfrentan las sociedades avanzadas en nuestro recién estrenado siglo XXI, la accidentalidad asociada al consumo de alcohol y otro tipo de drogas en la juventud. Ha sido para mí un reto apasionante y un duro trabajo, realizado a lo largo de los años, que finalmente ha dado sus frutos y que ha quedado reflejado en el presente documento.

Por supuesto, este trabajo no hubiese sido posible sin la ayuda y colaboración de personas a las que quiero agradecer profundamente:

A mis directores de tesis, Humberto, por la paciencia, la espera, el ánimo, la entrega y dedicación; y José Luis, por los “qué” y los “cómo”, la amistad, el apoyo y por creer en mí ante todo.

A Giúlia por ayudarme a ver la luz cuando Word se empeñaba en lo contrario, por la fluidez y por estar siempre ahí.

A los orientadores y profesores que han colaborado con su tiempo y amabilidad, poniéndome en contacto con alumnos y otros profesores: Isalina, Abelardo, Pepe, Domingo, Puerto, José Luis, Enrique, Nuria, Trini, Emilio, Javier, Pedro, M^a Teresa, Virginia, Beatriz, Victoria, Inmaculada, Lurdes, M^a José, Amparo, Joan Carles, M^a Nieves y Lola.

A la Fundación de Investigación Médica Mutua Madrileña Automovilística, por haber contribuido a la realización de mis objetivos profesionales.

A mis padres por haberme dado la oportunidad de realizarme profesional y personalmente, y ayudarme a ser una mujer independiente.

A mis amigas y amigos por todo el cariño, consejos y momentos compartidos, Simón, Pepa, Marina, Magda, Yolanda, Joaqui, Maite y Clara.

A todas las personas que me han apoyado directa o indirectamente. Y sobre todo, gracias a los y las jóvenes que han compartido conmigo su forma de ver la vida.

INDICE

1.	Introducción	3
1.1.	Accidentalidad.....	5
1.2.	Factores relevantes que influyen en la accidentalidad	11
1.3.	Factores relevantes que influyen en la accidentalidad de los jóvenes	15
1.3.1.	Consumo de drogas y accidentalidad.....	19
1.3.1.1.	Alcohol	24
1.3.1.2.	Marihuana	29
1.3.1.3.	Cocaína.....	32
1.3.1.4.	Éxtasis	34
1.4.	Género y accidentalidad	36
2.	Marco Teórico	39
2.1.	Modelos Evolutivos	41
2.2.	Teoría del Aprendizaje Social	42
2.3.	Teoría de la Acción Razonada.....	43
2.4.	Teoría de la Acción Social	44
2.5.	Modelo del Análisis Funcional de la Conducta	46
2.6.	Modelo de las Etapas de Cambio	49
2.7.	Modelo PRECEDE.....	51
3.	Planeamiento general de la investigación.....	55
4.	Primer estudio.....	59
4.1.	Objetivos	61
4.2.	Método	61
4.2.1.	Participantes	61
4.2.2.	Variables	63
4.2.3.	Procedimiento	64
4.2.4.	Instrumentos	67
4.2.5.	Procedimiento analítico.....	68
4.3.	Resultados.....	68
4.3.1.	Grupo de 14 a 18 años	70
4.3.2.	Grupo de 19 a 23 años	99
4.3.2.	Grupo de 24 a 28 años	143
5.	Segundo estudio.....	179
5.1.	Objetivos	181
5.2.	Método	182
5.2.1.	Participantes	182
5.2.2.	Variables	185
5.2.3.	Procedimiento	192
5.2.4.	Instrumentos	193
5.2.4.1.	Análisis factorial exploratorio	197
5.2.4.1.1.	Análisis factorial exploratorio de la pregunta 1.6.	198
5.2.4.1.2.	Análisis factorial exploratorio de la pregunta 2.1.	201
5.2.4.1.3.	Análisis factorial exploratorio de la pregunta 3.1.	204
5.2.4.1.4.	Análisis factorial exploratorio de la pregunta 3.5.	206
5.2.4.1.5.	Análisis factorial exploratorio de la pregunta 5.2.	208
5.2.5.	Análisis estadísticos.....	210
5.3.	Resultados	211

6.	Influencia de los factores sociodemográficos en las prácticas de riesgo relacionadas con la conducción de vehículos en la juventud.....	213
6.1.	Influencia de los factores sociodemográficos en la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol u otras drogas	215
6.2.	Influencia de los factores sociodemográficos en el hecho de viajar con alguien que conduzca bajo los efectos del alcohol y otro tipo de drogas.	219
6.3.	Influencia de los factores sociodemográficos en la realización de cambios de conducta como conductor para evitar accidentes de tráfico	223
7.	Prácticas de riesgo relacionadas con la conducción y el consumo de alcohol u otras drogas.....	227
7.1.	Frecuencia con la que los jóvenes han viajado con una persona que haya consumido alcohol u otro tipo de drogas.....	229
7.2.	Cambios de comportamiento realizados como conductor para evitar tener un accidente de tráfico	231
7.3.	Razones que más motivan a los jóvenes a la hora de realizar cambios de comportamiento para evitar accidentes de tráfico	233
8.	Factores que predisponen, facilitan y refuerzan la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas en la juventud.....	237
8.1.	Factores Predisponentes	239
8.1.1.	Creencias	239
8.1.1.1.	Creencias sobre el consumo de drogas.....	239
8.1.1.2.	Razones que creen que tienen los/as jóvenes para consumir alcohol u otras drogas	245
8.1.1.3.	Creencias sobre consumo de drogas y conducción de vehículos	248
8.1.1.4.	Razones por las que se decide conducir bajo los efectos de las drogas.....	254
8.1.1.5.	Negociación a la hora de conducir.....	256
8.1.2.	Intención de conducta en situaciones de riesgo	262
8.1.2.1.	Intención de conducta si estuviesen a punto de coger el vehículo y se dan cuenta de que están colocados.....	262
8.1.2.2.	Circunstancias en las que los/as jóvenes se arriesgarían a tener un accidente de tráfico conduciendo bajo los efectos del alcohol u otro tipo de drogas	265
8.1.2.3.	Tipo de vía en la que se arriesgarían a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.....	268
8.1.3.	Conocimientos	271
8.1.3.1.	Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas en general	271
8.1.3.2.	Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas en la conducción de vehículos.....	276
8.1.4.	Actitudes frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas	280
8.1.5.	Procesos atribucionales (“Locus de control”).....	287
8.1.6.	Percepción del riesgo.....	295
8.2.	Factores Facilitadores	307
8.2.1.	Patrones de ocio y tiempo libre.....	307
8.2.2.	Recursos disponibles e identificados para acceder a la información sobre las drogas y sus efectos.....	313
8.2.3.	Hábito de hablar con distintas personas sobre las drogas	317
8.2.4.	Conducción	322

8.2.4.1.	Ser o no conductor.....	322
8.2.4.2.	Tipo de vehículo que conducen	322
8.2.4.3.	Experiencia en conducción	323
8.2.4.4.	Accidentes sufridos.....	325
8.2.4.5.	Gravedad del accidente sufrido	326
8.2.4.6.	Cambios realizados tras sufrir un accidente	327
8.2.4.7.	Frecuencia de conducción	327
8.2.5.	Conducción y drogas	329
8.2.5.1.	Día de la semana la última vez que condujeron bajo los efectos del alcohol u otras drogas	329
8.2.5.2.	Tipo de sustancia consumida y cantidad	330
8.3.	Factores Reforzantes	332
8.3.1.	Beneficios obtenidos tras conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas	332
8.3.2.	Perjuicios obtenidos por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas	333
8.3.3.	Sensación de agobio, culpa o arrepentimiento después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas	335
8.3.4.	Respuesta del entorno después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas	338
9.	Medidas aportadas para evitar la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas en la juventud	341
9.1.	Medidas principales para disminuir los accidentes de tráfico	343
10.	Factores que más influyen en la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas.....	349
11.	Discusión.....	355
11.1.	Factores sociodemográficos asociados a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.....	357
11.2.	Factores sociodemográficos asociados a viajar con alguien que conduce bajo los efectos del alcohol u otras drogas.....	360
11.3.	Factores sociodemográficos asociados a realizar cambios de conducta como conductor para evitar un accidente de tráfico	362
11.4.	Factores predisponentes asociados a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas	364
11.4.1.	Creencias sobre el consumo	364
11.4.2.	Razones que creen que tienen los/as jóvenes para consumir alcohol u otras drogas	366
11.4.3.	Creencias sobre consumo de drogas y conducción de vehículos	368
11.4.4.	Razones por las que se decide conducir bajo los efectos de las drogas	370
11.4.5.	Negociación a la hora de conducir.....	372
11.4.6.	Intención de conducta si estuviesen a punto de coger el vehículo y se dan cuenta de que están colocados/as.....	373
11.4.7.	Circunstancias en las que los/as jóvenes se arriesgarían a tener un accidente de tráfico conduciendo bajo los efectos del alcohol u otro tipo de drogas	374
11.4.8.	Tipo de vía en la que se arriesgarían a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.....	376
11.4.9.	Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas en general	377
11.4.10.	Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas en la	

11.4.11.	conducción de vehículos.....	378
11.4.11.	Actitudes frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas	380
11.4.12.	Procesos atribucionales (“Locus de control”).....	381
11.4.13.	Percepción del riesgo.....	383
11.5.	Factores facilitadores asociados a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas	387
11.5.1.	Patrones de ocio y tiempo libre.....	387
11.5.2.	Recursos disponibles e identificados para acceder a la información sobre las drogas y sus efectos.....	388
11.5.3.	Hábito de hablar con distintas personas sobre las drogas	392
11.5.4.	Conducción	393
11.5.5.	Conducción y drogas	394
11.6.	Factores reforzantes asociados a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas	397
11.6.1.	Beneficios obtenidos tras conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas	397
11.6.2.	Perjuicios obtenidos por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas	398
11.6.3.	Sensación de agobio, culpa o arrepentimiento después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas	399
11.6.4.	Respuesta del entorno después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas	401
11.7.	Medidas aportadas para evitar la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas	403
11.8.	Frecuencia con la que los/as jóvenes han viajado con alguien que haya consumido alcohol u otro tipo de drogas	406
11.9.	Cambios realizados como conductor para evitar accidentes de tráfico	407
11.10.	Factores que más influyen en la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas.	410
12.	Conclusiones	413
	Factores sociodemográficos	415
	Factores predisponentes.....	415
	Factores facilitadores	421
	Factores reforzantes	423
	Medidas para disminuir los accidentes	424
	Otros comportamientos asociados.....	425
13.	Intervenciones específicas para la educación y la prevención	427
	Referencias	437
	Anexo 1: Transcripciones de los grupos de discusión	459
	Anexo 2: Cuestionario	491

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1. ACCIDENTALIDAD

Los accidentes de tráfico representan hoy día uno de los principales problemas de Salud Pública. Las lesiones sufridas en carretera se sitúan entre la segunda y tercera causa de muerte en el mundo en el grupo de edad comprendido entre 5 y 44 años; si se tienen en cuenta todas las edades, esta causa se situaría en la posición número once, dentro de los principales factores de morbilidad, con tendencia a aumentar en los próximos años (OMS, 2004). Su importancia sanitaria reside en tres aspectos claves: la elevada morbilidad y mortalidad que producen, las secuelas sociales, físicas y psíquicas que generan a corto y largo plazo, y el elevado coste económico que representan: intervenciones de emergencia, atención médica y rehabilitación, procedimientos judiciales, indemnizaciones de las compañías de seguros, pensiones por discapacidad y otros.

Se estima que en 2002 los accidentes de tráfico se cobraron 1,18 millones de vidas en las carreteras y calles de todo el mundo, y causaron traumatismos a un número de personas entre 20 y 50 millones; de éstas, unos 5 millones quedaron discapacitados (OMS, 2004). Las cifras sobre accidentes de tráfico en el conjunto de la Comunidad Europea no son menos escalofriantes, con una población de 375 millones, en 1999 se contabilizaron 1.751.402 accidentes graves y 40.570 muertos (OECD, 2000). En España, estos datos se vuelven a corroborar, según Prada et al. (1995), el 1,6% de la población española había tenido un accidente de tráfico en 1993, falleciendo el 0,98% de los accidentados o, lo que es lo mismo, unas 5.600 personas en un año. Según datos de la Encuesta Nacional de Salud de 1997, el 9,1% de las personas adultas sufrieron algún tipo de accidente. Del total de accidentes, el 18,8% fueron accidentes de tráfico (ENS, 1997). En los últimos años se ha producido un descenso en el número de víctimas mortales en accidentes de circulación en carretera, 3.329 en el año 2005, de manera que a pesar del descenso, los datos siguen siendo escalofriantes (DGT., 2005).

También es importante tener en cuenta que los accidentes de tráfico con resultados fatales ocurren en proporción dos veces más en zonas rurales que urbanas (Zwerling et al., 2005). Además, siguen siendo las carreteras convencionales donde se producen el mayor número de víctimas mortales, si bien esta cifra ha descendido un 6.8% en el año 2005, respecto al año 2004 y un 18.7% respecto de 2003. Por otro lado, en autovía se ha producido un incremento en la cifra de fallecidos del 6.2%, representando este tipo de vía el 16.8% del total de muertos. Hay que añadir que el tipo de accidente más frecuente en las carreteras españolas sigue siendo la salida de la vía, con un cómputo de víctimas mortales del 39%, especialmente entre las 00:00 a 06:59 horas, donde se registran el 50% de este tipo de accidente (DGT., 2005).

Los accidentes con resultados de muerte no ocurren en un día determinado, sino que tienen una variabilidad cotidiana. En los meses de verano y los últimos meses del año se presentan más accidentes con resultado mortal que en invierno y primavera (Farmer y Williams, 2005). El 52.6% de los conductores de ciclomotor fallecidos en el año 2005 no hacían uso del casco en el momento del accidente (DGT., 2005). En el año 2004, el 43% de los motociclistas fallecidos tenían entre 15 y 20 años (Ministerio de Sanidad y Consumo, 2004).

Es destacable el aumento del número de víctimas mortales entre motoristas, cuyo número aumenta año tras año: 230 víctimas en el año 2003; 272 en el 2004 y 320 en el año 2005. Además, en el año 2005 el 50% de los fallecidos en este tipo de vehículo se produjo en fin de semana (DGT., 2005).

El fin de semana y la noche suponen un mayor riesgo para los jóvenes. En 2004, durante el sábado y el domingo se produjeron entre los jóvenes de 18 a 24 años el 49% de los fallecimientos, mientras que en el total de la población el porcentaje fue del 35%. Durante la noche el porcentaje para los jóvenes fue del 52% y para el total de la población el 38% (Ministerio de Sanidad y Consumo, 2004).

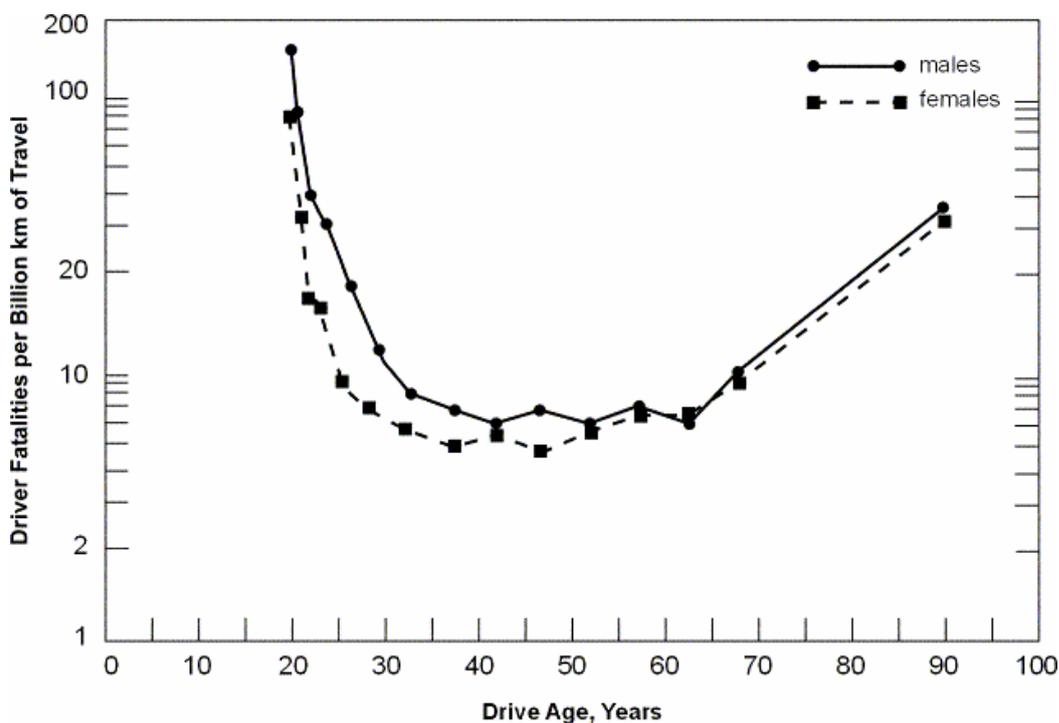
Hoy por hoy son los jóvenes, seguidos de los más mayores, las dos poblaciones con mayor riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Ambos presentan los índices de accidentalidad más elevados entre la población general. Un 15% de los conductores censados, menores de 24 años, estuvo involucrado en algún accidente en el 2001, frente al 6% de los mayores de 24 años. En nuestro país, en general, de cada dos personas menores de treinta años que pierden la vida, una muere en un accidente de circulación; uno de cada tres accidentes mortales es ocasionado por un conductor menor de veinticinco años y, en la mitad de los accidentes mortales el conductor presunto responsable es menor de treinta años. Además el número de accidentes sufridos por los jóvenes tiene un índice de crecimiento tres veces mayor que para el conjunto de la población (Montoro, Carbonell y Tejero, 1993).

Para muchos autores, en el periodo comprendido entre los 15 y 24 años aproximadamente, existe una mayor predisposición a la exposición a distintos riesgos (Comas, 1994; Martín Serrano y Velarde, 2001). Dentro de éstos podría mencionarse, por ejemplo, la realización de conductas relacionadas con una conducción arriesgada, que suele tener como consecuencia un accidente de tráfico.

A nivel internacional, se concluye que el riesgo de colisión es particularmente elevado durante el primer año que un joven comienza a conducir un vehículo (IIHS, 2005).

Evans (1988) muestra que los jóvenes son considerados el grupo con mayor proporción de accidentes, sea cual sea el índice establecido. No obstante, para este autor, la accidentalidad de las personas mayores de 60-65 años de edad podría equipararse a la de los jóvenes si se establece un cálculo de los kilómetros recorridos al año, puesto que las personas mayores no poseen las habilidades necesarias para una conducción segura.

Ahora bien, sus datos se muestran de forma distorsionada dado que Evans utiliza una escala de intervalos no equidistantes para expresar la variable dependiente (ver figura 1A, número de muertes por billones de kilómetros recorridos). Una adaptación de dichos resultados (ver figura 1B), utilizando una escala no sesgada nos puede ayudar a comprender que, usando este índice ponderado de accidentalidad, los mayores tienen un mayor número de accidentes que los conductores de edad media, pero que sus índices de accidentalidad están bien alejados de los de los del grupo de jóvenes.



*Driver Fatalities per Billion Km of Travel/Conductores fallecidos por billón de kilómetros recorridos

*Drive Age, Years/Años de edad de los conductores

*males/hombres; *females/mujeres

Figura 1A. Índice de Accidentalidad en función de la edad y el género (Reproducción: Evans, L., 1988). Older driver involvement in fatal and severe traffic crashes. *Journal of Gerontology: Social Sciences*, 43 (5), 186-193.

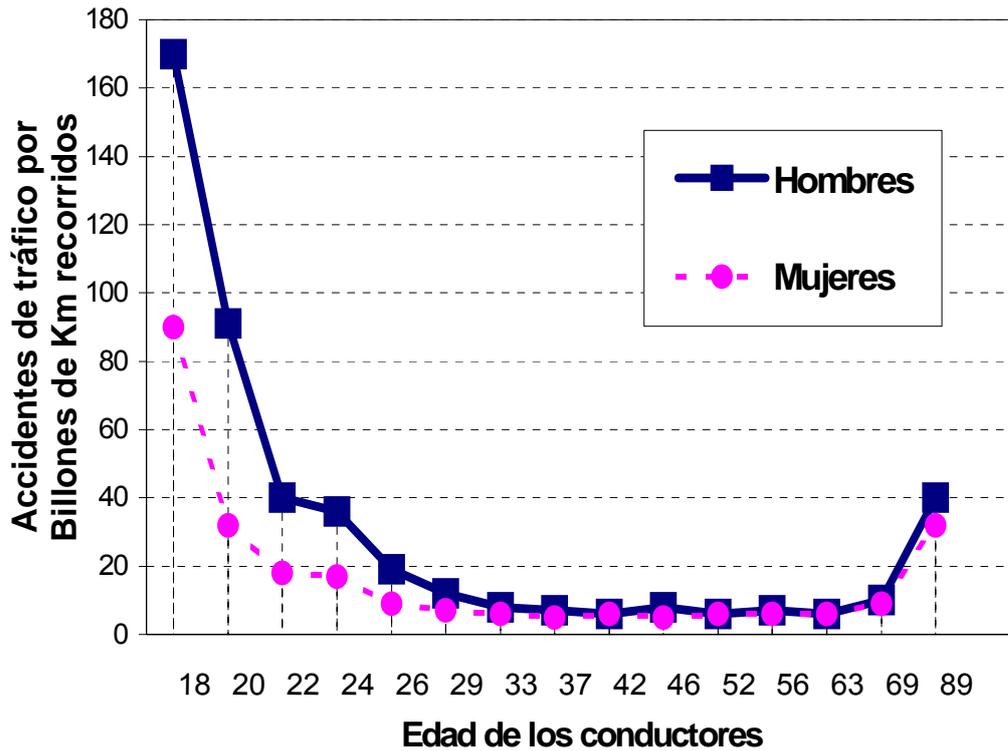


Figura 1B. Adaptación de la gráfica de Evans, L. (1988) sobre el Índice de Accidentalidad en función de la edad y el género (Basado en: Evans, L. (1988). Older driver involvement in fatal and severe traffic crashes. *Journal of Gerontology: Social Sciences*, 43 (5), 186-193).

Se aprecian otras formas de esta curva cuando se tienen en cuenta otras variables para ponderar el número de accidentes sufridos en función de la frecuencia de conducción (ver Figuras 2A y 2B). En concreto, Aizenberg y McKenzie (1997) y McKenzie y Peck (1998) estiman el índice de accidentalidad a partir del número de accidentes (con muertes o con heridos) por 1.000 permisos de conducir.

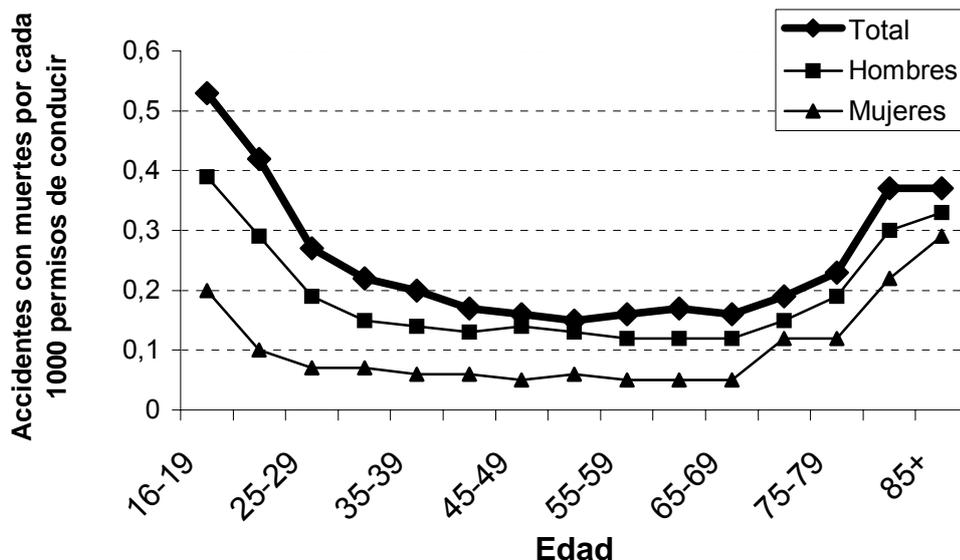


Figura 2A. Índice de Accidentalidad con muertes por cada 1000 permisos de conducir, en función de la edad y el género (Reproducción de Aizenberg, R. & McKenzie, D.B. (1997). Teen and Senior Drivers. California Dept. of Motor Vehicles Research & Development Section, Sacramento).

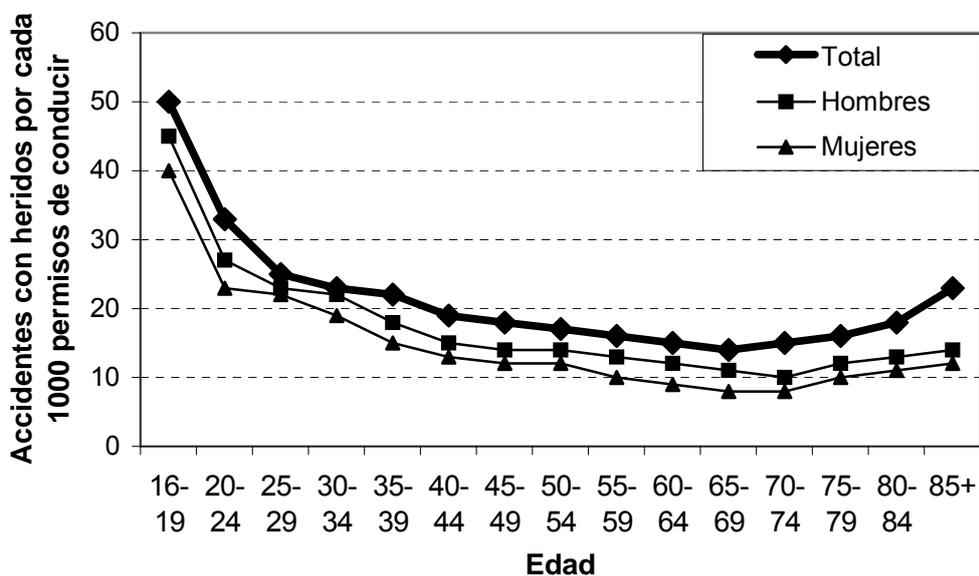


Figura 2B. Índice de Accidentalidad con heridos por cada 1000 permisos de conducir, en función de la edad y el género (Reproducción de Aizenberg, R. & McKenzie, D.B. (1997). Teen and Senior Drivers. California Dept. of Motor Vehicles Research & Development Section, Sacramento).

Por tanto, la curva obtenida depende, en gran medida, de la variable elegida para estimar el índice de accidentalidad, sea ésta el número accidentes brutos, o bien su ponderación en función de la frecuencia de conducción, medida a través de otras variables como el número de permisos de conducir o el número de kilómetros recorridos al año.

En un estudio posterior de Navarro, B. et al. (2004), son llamativas las comparaciones en cuanto al número de accidentes que se produjeron en Granada en 2003. Como se observa en la figura 3A, son las personas más jóvenes (18-27), los que más accidentes brutos sufrieron, llegando a ser éste número de accidentes brutos hasta veinte veces superior que las personas más mayores.

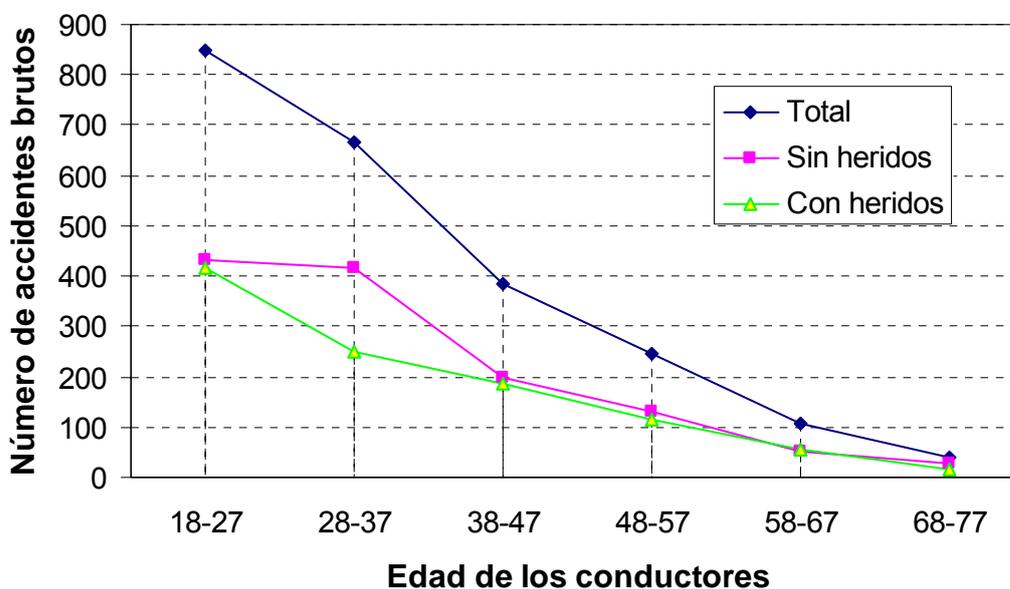


Figura 3A. Número de accidentes brutos sufridos por los conductores de los distintos grupos de edad en Granada durante el año 2003.

Los autores encontraron que si solamente se tenía en cuenta el número de accidentes para estimar un índice de accidentalidad, para los diferentes grupos de edad, los conductores jóvenes resultaban ser conductores más seguros de lo que parece. Ahora bien, si este número neto de accidentes era ponderado en función de la frecuencia de conducción de cada grupo (estimado en función del número de litros de combustible repostado), la tasa de accidentalidad de los/as jóvenes, es aún muy superior a cuando sólo se tiene en cuenta el número de accidentes, ya de por sí muy elevado (ver figura 3B).

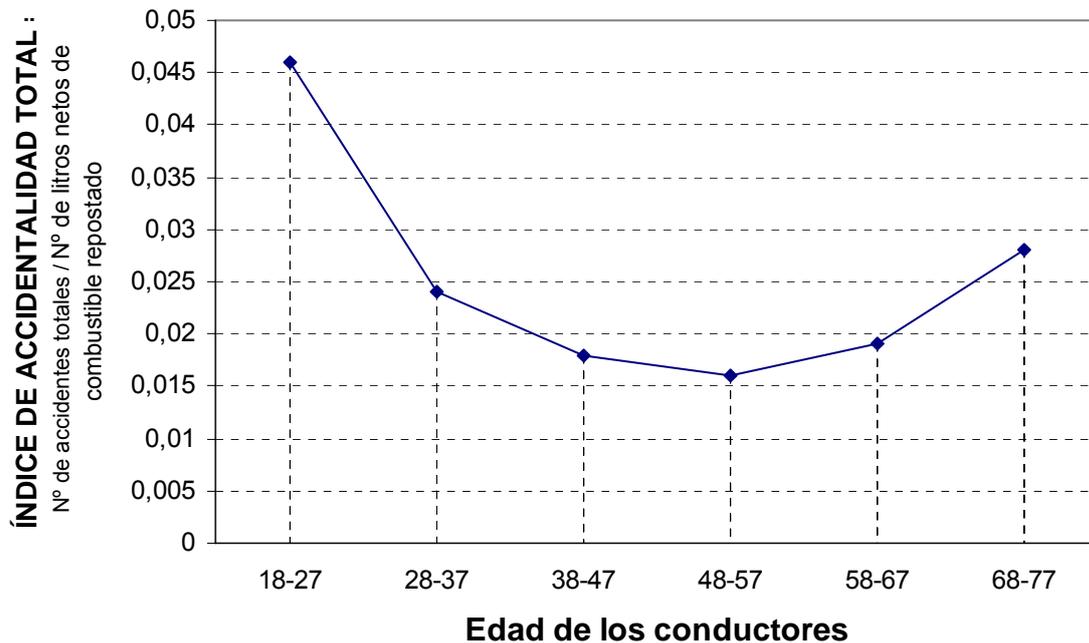


Figura 3B. Índice de accidentalidad total para los distintos grupos de edad de los conductores. Calculado dividiendo el número de accidentes brutos entre el número de litros netos de combustible repostado.

La elección de la frecuencia de conducción de cada grupo (estimado en función del número de litros de combustible repostado como índice de accidentalidad presentaba ciertas ventajas, con respecto a los utilizados previamente. Una de ellas es que no está basado en estimaciones verbales subjetivas, sesgos memorísticos o cálculos aproximados del número de kilómetros recorridos (como ocurría en la investigación de Evans, citada anteriormente). Además, es un indicador más fiable que el número de permisos de conducción vigentes, pues es posible que los ancianos posean el permiso de conducción y, sin embargo, no hagan gran uso del mismo.

Por lo tanto, existen diferencias significativas en cuanto a la accidentalidad de las personas en función de la edad. Para los autores, distintos factores podrían dar cuenta de este elevadísimo índice de accidentalidad que presentan los/as jóvenes, desde la baja experiencia de conducción, al consumo de alcohol y otras sustancias, la excesiva velocidad a la que circulan, el exceso de confianza, la distorsionada percepción del riesgo o la sobrestimación de las habilidades.

A pesar de que los autores del anterior estudio apuntan hacia posibles causas biopsicosociales como las responsables de estas diferencias, sí que es verdad que se realiza de forma intuitiva. Es por ello, que en el presente estudio será prioritario determinar y analizar cuáles son las causas relacionadas con esta mayor accidentalidad.

1.2. FACTORES RELEVANTES QUE INFLUYEN EN LA ACCIDENTALIDAD

El acto de conducir un vehículo es una actividad compleja. El conductor se convierte en un procesador de información: recibe, evalúa, decide y actúa. Todo ello se produce en intervalos de tiempo muy pequeños, por lo que es importante que todos los mecanismos psicofísicos estén en condiciones óptimas. Factores como el cansancio, la fatiga, la ingestión de bebidas alcohólicas o drogas legales e ilegales, pueden alterar ese proceso de toma de decisiones, aumentando el riesgo de accidentes.

También existe una extensa literatura previa que ha puesto de manifiesto la importancia del deterioro de las condiciones físicas en la accidentalidad de los conductores, como son percepción visual, estilo perceptivo, atención, memoria, estrategias para la solución de problemas, pensamiento espacial, tiempo de reacción, flexibilidad, coordinación motora, medicación y condiciones médicas (Eby, D.W., Trombley, D.A., Molnar, L.J. y Shope, J.T., 1998). Existen evidencias de que enfermos que padecen trastornos crónicos y que no se encuentran adecuadamente controlados médicamente, tienen mayor riesgo de sufrir un accidente de tráfico (Álvarez, 1995; McGwin, 2000; Garrido, 1991). A menudo olvidamos que una conducción segura depende de circunstancias a las que tal vez no damos la debida importancia, por ejemplo el conducir en un estado físico o mental que reduzca nuestra capacidad de atención y respuesta. La presencia de ciertas patologías y/o el uso de ciertos fármacos son dos ejemplos de esta situación.

Así, se observa que el uso de muchos fármacos que habitualmente se consumen por prescripción médica, o por automedicación, puede producir una disminución de la atención y de la capacidad de reacción y lentitud a la hora de tomar una decisión. Además pueden producir somnolencia, dificultad de concentración, vértigos, síncope, y todo esto puede aumentar el riesgo de accidente cuando se conduce bajo los efectos de dichos fármacos (Garrido, 1991; Barbone, 1998; Prada, 1993; Del Río, 1993). A pesar de que se conoce el riesgo, muchas personas conducen bajo sus efectos por imprudencia o por desinformación, siendo un 28,9% de los conductores los que toman fármacos de forma habitual (Del Río, 1993). Según Barbone et al. (1998), el 9% de los accidentados había

usado benzodiazepinas, inhibidores selectivos de la captación de serotonina, antidepresivos tricíclicos u otras sustancias depresoras del SNC. En un estudio epidemiológico sobre el consumo de fármacos y drogas en conductores, Lillsunde (1996) llega a la conclusión de que el uso de benzodiazepinas entre conductores es elevado y, además, se suelen mezclar con otros fármacos y con alcohol. El 56,7% de los conductores toma alcohol (Del Río, 1993), encontrándose el 53,8% entre aquellos que están en tratamiento farmacológico. En el trabajo de Garrido et al. (1991) se observa que el 68% de los que habían sufrido un accidente de tráfico eran consumidores habituales de algún fármaco.

Tradicionalmente, la actividad médica en relación con los accidentes de tráfico, ha centrado sus esfuerzos en una labor de tipo asistencial al accidentado y de rehabilitación de sus lesiones. Siendo muy escasa su participación en actividades preventivas, a pesar del gran papel que puede desarrollar. Creemos que resulta fundamental la investigación con miras a desarrollar medidas de carácter preventivo, que desarrollen su actuación e influencia antes de que el accidente de tráfico se produzca.

Respecto al conocimiento de las normas de circulación, Vargas et al. (2004), realizaron un estudio donde se preguntaba a lo largo de una batería de 30 preguntas sobre aspectos del código de circulación, divididos en tres categorías: poco importantes, importantes y muy importantes, a la manera tradicional del examen teórico previo a la obtención del permiso de conducir. Los resultados indicaban un “efecto suelo” para todos los grupos de edad y para todos los tipos de preguntas planteadas. En concreto, el recuerdo de las normas de circulación era deficiente para todos los grupos de edad, no sólo para los mayores. Además, la puntuación media final de aciertos no superaba el valor de 2 puntos correctos para cada una de las categorías de preguntas del código de circulación, siendo la puntuación máxima de 10 puntos. Estos datos posiblemente reflejen la falta de adecuación del examen teórico de conducir a las normas esenciales para realizar una conducción diaria segura.

Un factor importante que ha sido estudiado en relación con la accidentalidad de las personas es el llamado “factor humano”. Para muchos autores, el factor humano se encuentra implicado, directa o indirectamente, en el 70-90% de los accidentes de tráfico. Dentro de este factor humano se encontrarían fallos como la distracción, el alcohol, la fatiga y la velocidad inadecuadas, y carencias como el desconocimiento de factores de riesgo, como el sueño o la distracción, al margen del imprescindible conocimiento de la norma y su cumplimiento (D.G.T., 1990-2001; Toledo, Esteban y Civera, 1998; Montoro, Alonso, Esteban y Toledo, 2000). Frente a aquellos que consideran el accidente como un

suceso fruto del destino, imprevisto y fortuito, que escapa de nuestro control, depende de otros, es inevitable...los especialistas consideran que es un problema más de salud, por tanto consecuencia de un proceso, prevenible, evitable y controlable (Prada, 1995; Montoro, Carbonell, Sanmartín y Tortosa., 1995a; Montoro, Tortosa y Sanmartín, 1998; Montoro, 2001).

La fatiga asociada a largos periodos de conducción, podría explicar el 20-30% de los accidentes de circulación (Harris y Mackie, 1972; Harris, 1977; McDonal, 1980; Montoro, Carbonell, Tortosa y Sanmartín, 1996). La fatiga se podría definir como la incapacidad temporal de un receptor sensorial u órgano terminal motor para responder, debido a una sobrestimulación. Existe un amplio acuerdo sobre el hecho de que la fatiga tiene como principal consecuencia el empeoramiento de la ejecución conforme pasa el tiempo. Se podría decir que produce graves deterioros en las características psicológicas del conductor que podrían llevarle al accidente, como la disminución del nivel atencional, incremento del tiempo de reacción para frenar, disminución de la motivación, aceptación de mayores riesgos, cambios conductuales (agresividad o sobrevaloración de las propias posibilidades), etc. (Nelson, 1981; Montoro et al., 1996). La fatiga puede verse acentuada por la ingesta de alcohol u otras drogas (Montoro, Tortosa y Soler, 1988).

Así mismo, se han estudiado en profundidad otros factores de tipo psicológico como es la personalidad de los conductores y su influencia en la accidentalidad de estos. De esta forma, encontramos autores como Maycock (1997) y Luna y Ruiz (2001), que tratan de determinar las características de personalidad de los conductores que infringen el código de circulación. Dentro de estos podríamos destacar la agresividad como un elemento de personalidad clave en la génesis de los accidentes de tráfico.

Algunos autores han estudiado la relación entre el grado de introversión-extroversión (medido generalmente a través del Eysenck Personality Inventory) y la accidentalidad de las personas. En un estudio Shaw y Sichel (1970) mostraron que conductores de autobús que no habían sufrido accidentes eran preferentemente introvertidos y emocionalmente estables. Sin embargo, para otros autores no está claro si esta relación se debe al factor de impulsividad o al de sociabilidad, ambos incluidos en el test de personalidad mencionado (Loo, 1979).

También se encuentra que las personas extrovertidas informan de un mayor número de accidentes de tipo laboral que los introvertidos, lo que sugiere que el rasgo de extraversión podría estar asociado a un sesgo de respuesta (Powel et al., 1981). Por otro lado, hay datos que apuntan a que los extrovertidos son más resistentes al estrés que los

introvertidos, ya que son menos sensibles a situaciones o señales de peligro, afrontan las situaciones con estrategias más racionales y orientadas al problema y además, toleran mejor niveles altos de activación o arousal (Eysenck y Eysenck, 1985). De esta forma, aunque la conducción de las personas extrovertidas empeora generalmente durante intervalos muy largos en mayor medida que la de las introvertidas, el rendimiento de los primeros puede mejorar si se añade estimulación “extraña”, como por ejemplo, escuchar la radio (Fagerstrom y Lisper, 1977).

Según numerosos estudios, parece claro que las personas que puntúan alto en la dimensión de neuroticismo, suelen tener un mayor número de problemas conductuales, desajustes emocionales, peor salud mental, peor adaptación al trabajo y una mayor susceptibilidad a fracasos cognitivos (Mattews y Wells, 1988). No obstante, los resultados sobre neuroticismo y número de accidentes no son concluyentes (Shaw y Sichel, 1971; Loo, 1978).

Ahora bien, los/as jóvenes presentan un nivel óptimo para la tarea requerida, ya que este grupo se encuentra en un excelente estado psicofísico y psicofisiológico para ejecutar con prontitud y eficacia las respuestas demandadas por el entorno de la conducción. Si el estado psicofísico y psicofisiológico, las condiciones médicas, la ingesta de fármacos asociada a ciertas patologías, etc., no pueden explicar la mayor tasa de accidentalidad de los/as jóvenes, sino que más bien parece que estos factores, anteriormente comentados, influyen en la accidentalidad de las personas mayores, ¿qué factores hay detrás de esta problemática?, ¿cuáles sí son los factores que influyen en la accidentalidad de los/as jóvenes?

1.3. FACTORES RELEVANTES QUE INFLUYEN EN LA ACCIDENTALIDAD DE LOS/AS JÓVENES

Al parecer, otros aspectos de tipo psicológico y social podrían resultar relevantes en la prevención y disminución de los accidentes de tráfico en jóvenes. Aspectos que, por otro lado, han estado más olvidados por parte de los estudiosos en materia de seguridad vial. Dentro de éstos podrían estar las actitudes frente a la propia conducción y a la de los demás, las creencias, los valores ante la vida, la influencia del grupo de iguales, las habilidades sociales para hacer frente a la presión de dicho grupo, la intención de comportarse de manera segura ante el volante, las consecuencias positivas y negativas de mantener una conducción segura, etc. Se plantea pues, la necesidad de abordar otros

aspectos potencialmente importantes y desconocidos que puedan arrojar luz a la hora de realizar intervenciones concretas y a medida para intentar reducir el elevado número de accidentes de jóvenes que cada año se producen en las carreteras.

Como apuntan Comas, Aguinaga, Orizo, Espinosa y Ochaíta (2003), una explicación coherente de las conductas de riesgo, en el momento actual y en nuestra cultura occidental, ha de tener en cuenta los valores, ideas, creencias y expectativas sobre lo que “debe ser” y “cómo debe comportarse” la adolescencia y la juventud en las sociedades desarrolladas del siglo XXI.

Para algunos autores, la conducción de vehículos es, en buena parte, una tarea autoimpuesta (Näätänen y Summala, 1976), donde sería el propio conductor quien elegiría el grado de dificultad de la tarea. De esta manera, las personas al ser conscientes de sus limitaciones, ajustarían su estilo de conducir a ellas. En definitiva, lo que se defiende es que en el acto de conducir interviene de modo muy importante los factores de tipo motivacional, como son las actitudes, la tendencia al riesgo, competición, etc. Para algunos autores, la motivación del conductor es al menos tan importante en la conducción, como sus aptitudes (Näätänen y Summala, 1976; Wilde, 1982; Fuller, 1984). Como nos recuerda Fernández-Ríos (1994), sin motivación no existe comportamiento saludable, ni se puede generar un nuevo cambio en los estilos de vida de las personas.

Desde las primeras investigaciones entorno a la accidentalidad al volante, investigadores como Schuman, Pelz y Selzer (1967), establecen correlaciones significativas entre los accidentes de tráfico de los jóvenes y factores como la impulsividad, la rebelión ante las normas, la búsqueda intencionada del riesgo y las emociones cuando conducen. Otros autores llegan a conclusiones parecidas, así la agresividad, la competitividad, el exhibicionismo, la búsqueda intencionada del riesgo y la menor percepción del riesgo, estarían en la base de la accidentalidad juvenil (Whitehead y Ferrance; Barjonet, 1988).

Martinez, Maestre y del Barrio (1990) proponen un perfil, muy cercano a los motivos excitatorios que Näätänen y Summala (1976) describen en su modelo, que lleva a algunos grupos de jóvenes a tomar decisiones más arriesgadas de lo normal en la conducción:

→ Necesidad de autoafirmación: que hace que algunos jóvenes sean más competitivos y se enfrenten más con las normas de tráfico.

→ Sobrevaloración de la propia capacidad: que da lugar a que algunos jóvenes minimicen los efectos del alcohol cuando conducen o que consideren que no es necesario el uso de medidas de seguridad, como ponerse el cinturón o el casco, por ejemplo.

→ Conducta exhibicionista en grupo: esto les lleva a realizar mayores maniobras de riesgo, en especial cuando van acompañados en el coche o en la moto.

→ Asunción de un mayor nivel de riesgo: se sabe que el 50% de los jóvenes se “pican” habitualmente con otros conductores, y un 12% dice que se “pica” frecuentemente cuando conduce, y reconocen que disfrutan con ello.

→ Mayor sensibilidad a los mensajes publicitarios: especialmente hacia aquellos anuncios que incitan claramente al riesgo.

Otros autores como Miedema, Menkehorts y Van der Molen (1988), han generado un modelo en el que se señalan cinco procesos que influyen directamente sobre la evaluación del peligro en la conducción, y que explica en parte el comportamiento de los/as jóvenes al volante y el porqué de su mayor propensión a la alta accidentalidad:

1) Las actitudes frente al tráfico: los jóvenes no ven, en general, la conducción como una actividad peligrosa.

2) Los procesos atribucionales: muchos jóvenes piensan que los demás no conducen bien, ellos sí, por lo que consideran que es difícil que se vean involucrados en un siniestro.

3) La experiencia en conducción: a los jóvenes les falta experiencia en la conducción. Sabemos que a más años de experiencia como conductor, hay más valoración del riesgo.

4) El nivel de control que el sujeto cree que tiene sobre el peligro y el vehículo: los jóvenes confían mucho en su capacidad de controlar el vehículo, en cualquier situación, por lo que se arriesgan más que los adultos y no tienen tanto sentido de la anticipación.

5) Los jóvenes tienen una menor percepción del riesgo cuando conducen.

Wilde (1982, 1985, 1988), elabora y amplía su teoría homeostática del riesgo, donde se propone que las decisiones que toma un conductor referentes a su comportamiento en la conducción, se realizan tras comparar una norma de riesgo, que el sujeto está habitualmente dispuesto a asumir, y una estimación del riesgo presente en la situación.

De manera que una posible reducción de los riesgos objetivos, como mejoras en las carreteras o en los vehículos, producirían un efecto de mejora en la Seguridad Vial solamente a corto plazo. Esto ocurriría debido a que con la práctica, el conductor percibiría menos riesgos en las situaciones de tráfico y, entonces, modificaría su comportamiento para reestablecer el equilibrio entre riesgo percibido y riesgo aceptado (Michaud, 1984). De esta forma, predomina la variable normativa del riesgo que un sujeto está dispuesto a aceptar en sus comportamientos habituales, incrementando así la peligrosidad de las conductas de aquellas personas más temerarias.

Según Jonah y Dawson (1987), los/as jóvenes son más propensos que los adultos a desestimar situaciones imprevistas o peligrosas, e incluso tienen dificultad para reconocerlas como tales. De esta forma, presentan una proporción mayor que los adultos a llevar a cabo comportamientos de riesgo tales como conducir a gran velocidad, saltarse semáforos en rojo, realizar giros no permitidos, viajar con un conductor ebrio, o conducir después de haber consumido alcohol u otras drogas.

La presión ejercida por parte del grupo de iguales para comportarse de forma arriesgada, atendiendo a normas subjetivas internas al grupo, es clave a la hora de explicar los comportamientos de riesgo en los/as jóvenes. El sesenta y cinco por ciento de las muertes de adolescentes pasajeros en un vehículo ocurre cuando otro adolescente está al volante (U.S. Department of Transportation, 1999). También Chen, Baker, Braver y Li (2000) llegan a la conclusión de que el riesgo de lesión fatal para un conductor de entre 16 y 17 años aumenta con el número de pasajeros. En un estudio de adolescentes conductores, la presencia de un pasajero aumentó en un 50% el riesgo de sufrir un accidente fatal, comparado con ir conduciendo solo. Con dos o más pasajeros, el riesgo de un accidente fatal es cinco veces más alto que el ir conduciendo solo (Williams, 2001).

Otro factor importante que se ha tenido en cuenta a la hora de explicar la mayor accidentalidad de los/as jóvenes ha sido la mayor tendencia a la trasgresión de las normas sociales, en general y específicamente una mayor auto y heteropermisividad ante las infracciones de tráfico (Carbonell, Soler y Rothengatter, 1990; Rothengatter, Carbonell y Bruin, 1990; Rothengatter et al., 1991; Carbonell, 1992). Estos autores muestran que los jóvenes menores de 25 años consideran clara y significativamente menos graves para la seguridad, las infracciones relacionadas con el alcohol y velocidad, la fatiga y todo un conjunto de situaciones que podemos calificar como conducción agresiva: falta de respeto a las prioridades, adelantamientos inadecuados o cambio de carril sin señalizar.

1.3.1. Consumo de drogas y accidentalidad

Dada la importancia que tiene la elección del uso de drogas en la conducción de vehículos y de los factores que intervienen en dicha elección, en la determinación de los accidentes de tráfico, se hace necesaria una revisión a fondo de esta materia.

Se sabe que todas las drogas afectan a la capacidad para conducir debido a sus efectos sobre el SNC (Sistema Nervioso Central), aunque de forma diferente según sean: depresoras de la actividad nerviosa (morfina, heroína, codeína, metadona, hipnóticos y tranquilizantes); o estimulantes, que incrementan la actividad nerviosa (anfetaminas, éxtasis, cocaína, etc.); u otras que modifican la actividad nerviosa (derivados del cáñamo, marihuana, hachís, LSD, etc.). Así, mientras que quienes han ingerido sustancias como la cocaína suelen practicar una conducción agresiva y temeraria, en el caso de la marihuana el manejo es lento y torpe. Respecto a las drogas de diseño, fundamentalmente el éxtasis, su efecto en la conducción es doblemente peligroso: por un lado estimulante y, por otro, altera la percepción (visión inadecuada de objetos, falta de concentración, etc.) (Tráfico, 2001).

Por tanto, el consumo de sustancias psicoactivas son una de las principales causas que se apuntan como determinantes en la accidentalidad de los/as jóvenes (Tráfico, 2002). En un estudio de la RACE (2002), alrededor del 10% de los encuestados asume haber consumido “algún tipo de sustancia psicotrópica”.

En Estados Unidos en 2002, la mayoría (68%) de los conductores adolescentes usan drogas regularmente y conducen bajo sus efectos (Liberty Mutual and Students Against Destructive Decisions, 2002). En otro estudio realizado en adolescentes, entre un 13-18% de los adolescentes conductores de 17 a 21 años dijeron haber conducido bajo la influencia de algún tipo de droga ilegal (Substance Abuse and Mental Health Services Administration, 2003). Aproximadamente el 50% de la juventud estadounidense ha probado drogas ilícitas en la secundaria (Nanda y Konnur, 2006).

El consumo habitual de drogas ilegales se relaciona con un aumento del número de accidentes, triplicándose este número si se conduce bajo sus efectos. Esto ha sido descrito por varios autores españoles (Álvarez, 1995; Del Río, 1995; Del Río, 2001). Álvarez (1995), encontró un 6,1% de conductores que consumieron drogas el año anterior habían sufrido un accidente.

Se sabe que los/as jóvenes utilizan coche o moto de manera regular, y que alrededor de un 35% lo hace para desplazarse al lugar de trabajo o estudio y que un 85% lo utiliza por razones de ocio (vacaciones, fin de semana...). Lógicamente la suma de ambos porcentajes supera el 100, ya que algunos jóvenes lo utilizan por ambos motivos, aunque, como puede observarse, predominan los que lo usan sólo para la diversión y el ocio (Muñoz, 1996).

En esta misma dirección apuntan los datos hallados por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (1994), en relación con la distribución temporal, donde se observa una mayor siniestralidad y mortalidad en los meses vacacionales, días festivos y fines de semana, en que los/as jóvenes causan prácticamente el 60% de los accidentes de tráfico. Además, España es el país europeo que presenta un porcentaje mayor de accidentes y muertos en carretera frente a vías urbanas.

Cada fin de semana mueren 20 jóvenes y 50 se quedan paráliticos (Tráfico, 2002). Además, curiosamente la hora en la que se producen los accidentes ha ido cambiando a lo largo del tiempo: hace unos años los siniestros más graves se producían a las dos de la madrugada, mientras que en la actualidad, la gravedad se está desplazando hacia las ocho de la mañana (Montoro, Carbonell y Bañuls, 1995b).

En el año 2003, el 54% de las muertes en jóvenes por accidente de tráfico, ocurrieron en viernes, sábado o domingo; además, el 42% ocurrió entre las 21:00 horas y las 06:00 de la mañana (IIHS, 2005).

Los/as jóvenes consideran el consumo de drogas ilegales en cuarta posición respecto a los factores que más influyen en los accidentes de tráfico, sirva de ilustración sus propias opiniones (Grupo E11, chicos de 25-29 años de ámbito urbano, perteneciente al estudio de Hernán, Ramos y Fernández, 2002): "Yo me he subido en coches de gente que bebe y las pasas putas. Y gente que se ha comido cinco pastillas, y seis, y yo ya voy así de acojonada, porque qué voy a hacer. Pues eso también es un poco culpa tuya ya, porque... Sí, pero es que si voy a llegar tarde a casa, me voy con quien me suba. Pues yo sinceramente, prefiero llegar tarde".

En un estudio realizado en población estudiantil, el 31,9% de los adolescentes informaron haber sido pasajeros en un automóvil llevado por un conductor ebrio. El 15,1% de los estudiantes habían conducido una hora después de beber. Un porcentaje mayor, el 19,7 % había conducido una hora después de fumar marihuana (Adlaf, Mann y Paglia, 2003).

A la hora de revisar los efectos del uso de ciertas drogas, hay que resaltar que los diversos estudios que tratan de comprender los efectos de las drogas en los conductores de vehículos se han valido de una gran variedad de pruebas y han considerado distintos niveles de droga. Por consiguiente, no resulta sorprendente que en ciertas ocasiones se pueda llegar a conclusiones contradictorias y no fundamentadas (Willette y Walsh, 1984).

Además, hay que tener en cuenta que en el caso de muchas drogas la alteración funcional que producen no es proporcional a la concentración en sangre. Algunas drogas actúan con mucha rapidez, en el sentido de que sus efectos se producen antes de que haya aumentado la concentración en sangre, mientras que en el caso de otras, ocurre todo lo contrario. También hay que tener en cuenta que una sola dosis de droga puede producir una amplia variedad de efectos en el comportamiento en distintas personas e incluso en la misma persona en diferentes ocasiones. Diversos factores como la edad, el sexo, las condiciones de salud, el estrés y la fatiga pueden influir en la magnitud del efecto de una droga. También pueden desempeñar un papel importante los antecedentes (historia clínica y psicológica de la persona), los estímulos actuales (complejidad de la tarea a realizar) y las consecuencias de la conducta (premios o castigos), para comprender los mecanismos del comportamiento (Willette y Walsh, 1984).

El impacto total del consumo de drogas de abuso sobre la conducción de vehículos es prácticamente desconocido. Por el momento, son pocos los estudios que han tratado de analizar la frecuencia en que las drogas de abuso están presentes en los accidentes de tráfico. No ocurre lo mismo para el caso del alcohol, donde numerosos estudios muestran su influencia negativa en la conducción (Álvarez, Del Río y Prada, 1992). En definitiva, todavía no hay estudios fiables sobre las dosis a partir de las cuales se asume más riesgo en la conducción, según Álvarez, será difícil de establecer, ya que para este autor "cada cuerpo es un laboratorio" (EL PAÍS, 2005).

A pesar de las puntualizaciones realizadas anteriormente, debemos decir que diversos estudios han demostrado la existencia de una relación directa entre el uso de ciertas drogas y los accidentes de tráfico. Los expertos consideran que el segundo hábito en importancia de mayor riesgo de los conductores jóvenes es el consumo de alcohol y otras drogas (Gabinete de Estudios Sociológicos Bernard Krief, 1994).

Desde los primeros estudios entorno a la conducción de vehículos bajo la influencia del alcohol y otras drogas, los usuarios de drogas suelen manifestar haber sufrido un mayor número de accidentes de tráfico, aunque los resultados fueron estadísticamente significativos para tabaco, marihuana, opiáceos, speed, LSD y otros alucinógenos

(Moskowitz, 1976). En algunos estudios donde se han analizado las muestras obtenidas en conductores accidentados o muertos en accidentes, se muestra que el alcohol y la marihuana fueron las sustancias detectadas con mayor frecuencia (WHO, 1983). El efecto de las drogas legales e ilegales, o bien el efecto de su privación (síndrome de abstinencia), pueden interferir con la conducción de vehículos (Álvarez, Del Río y Prada, 1992).

Recientemente, en un estudio realizado en población usuaria de drogas ilegales, en la ciudad de Sydney por Darke, Kelly y Ross (2004), se muestra que las sustancias más comunes utilizadas en el año anterior a conducir habían sido: cannabis, heroína, anfetaminas y cocaína; además, las sustancias más comunes utilizadas antes de tener un accidente de tráfico fueron: heroína, cannabis y alcohol. En esta población, el alcohol es percibido como la sustancia más peligrosa para conducir y la marihuana como la menos.

Un estudio del Instituto Nacional de Toxicología (2004), hecho público recientemente, revela que mientras el número de análisis que han dado positivo por consumo de alcohol etílico en conductores fallecidos ha bajado casi ocho puntos porcentuales en cuatro años (del 36,% en 2000 al 28,4% en 2004), la cifra de los que además de alcohol consumieron drogas se ha incrementado del 3,5% al 5,8%.

En Granada, un estudio de la Unidad de Cuidados Intensivos del Hospital de Traumatología, pone de manifiesto que los “porros” y la cocaína superan al alcohol como causa de accidentes entre jóvenes, detectándose su consumo en uno de cada dos pacientes que ingresan con algún tipo de traumatismo grave. En particular, el 60% de los menores de 40 años que ingresan en la UCI con traumatismo grave han consumido algún tipo de estupefaciente, siendo el cannabis la sustancia más detectada, presente en un 35% de los/as jóvenes, seguida de la cocaína, presente en un 16%, superando en unas décimas a la presencia de alcohol en la sangre. Estos datos, analizados positivamente, podrían estar mostrando la efectividad de campañas realizadas por la Dirección General de Tráfico donde se asocia alcohol a accidentes de tráfico (“Si bebes no conduzcas”). Estos autores insisten en la necesidad de orientar dichas campañas al consumo de otro tipo de sustancias tóxicas, asociándolas también a una mayor probabilidad de accidentes (Díaz et al., 2005).

Otros autores de ámbito internacional apoyan el planteamiento anterior, es decir, cuando se interviene en una comunidad para reducir los accidentes de tráfico por efectos del alcohol, se ha comprobado que los accidentes por la noche se reducen en un 10% y que los accidentes en los conductores que conducen bajo los efectos del alcohol, disminuyen

un 6%, llegando a la conclusión de que la intervención en las comunidades puede reducir el consumo de alcohol y el riesgo de accidentes de tráfico (Holder et al., 2000). Además de que las intervenciones con la comunidad reducen el consumo de alcohol, por otro lado, el aumento del tratamiento de los abusos de sustancias reduce los accidentes fatales relacionados con el alcohol (Hingson, 2005).

La intervención estrecha de los padres, el establecimiento de reglas y la supervisión de adultos son elementos asociados a comportamientos de bajo riesgo en adolescentes al volante. En un estudio realizado por Simons-Morton y Hartos (2003), la ocurrencia de accidentes de tráfico fue siete veces menor entre jóvenes adolescentes con una supervisión sólida de sus padres, además fue cuatro veces menos factible que hubiera violaciones en las normas de tráfico. También, Sabel, Bensley y Van Eenwyk (2004) muestran que las orientaciones que dan los padres, la escuela y la comunidad están asociadas a no conducir bajo los efectos del alcohol; sin embargo, la orientación de la escuela es asociada mínimamente con la idea de ir de copiloto con una persona que ha bebido.

En el último informe del Plan Nacional sobre Drogas (2005), se llega a la conclusión de que hay un desarrollo insuficiente de las estrategias de prevención que se ha traducido a un bajo nivel de modificación de comportamientos y hábitos en relación con el consumo de sustancias. Los consumos de cannabis y de cocaína entre escolares han aumentado de forma importante desde 1998, pasando de un 25,7% de consumidores de cannabis de 14 a 18 años en dicho año, al 36,6% en el 2004; y de un 4,5% de consumidores de cocaína a un 7,2%. Además la percepción del riesgo ha disminuido, sobre todo en alcohol y cannabis, manteniéndose igual en las demás drogas, produciéndose lo que algunos expertos denominan banalización del consumo.

Álvarez (2001), considera que para que disminuya el consumo de drogas al volante convendría que se realizaran campañas de información específicas, instaurar intervenciones necesarias para reducir la accidentalidad, de forma coordinada y desde una perspectiva interdisciplinar. Además, propone que, cuando estén listos los dispositivos para detectar los estupefacientes a pie de carretera, sea obligatorio que los conductores se sometan a los controles realizados por las autoridades competentes.

Como nos recuerda Ramón Bayés (2005), si no disponen de información sobre los peligros que implican, parece lógico que las personas lleven a cabo comportamientos de riesgo para su salud y su vida en el ámbito de la conducción de vehículos. Todos los expertos coinciden en que la información debe ser el primer peldaño para suscitar

cambios desde las conductas de riesgo a los comportamientos de prevención. La información es necesaria, pero no es suficiente. Para entender nuestra frecuente falta de coherencia entre la información de que disponemos y el comportamiento que practicamos, el énfasis debemos colocarlo tanto en el contenido de la información, como en la inmediatez de las consecuencias placenteras que nos proporciona la práctica de las conductas de riesgo.

Hoy por hoy este comportamiento, conducir bajo los efectos de las drogas, no ha sido estudiado en profundidad, teniendo en cuenta todos los factores que pueden estar interviniendo en su realización. Con el presente estudio, no se pretende, exclusivamente, determinar si los/as jóvenes consumen alcohol y otras drogas, en la conducción; se quiere ir más allá, y conocer también, cuáles son las causas de este comportamiento que conlleva consecuencias tan devastadoras, como son los accidentes de tráfico.

A continuación vamos a realizar un repaso por las principales drogas que pueden afectar a la conducción.

1.3.1.1. Alcohol

Según la encuesta realizada a escolares de 14 a 18 años por el Plan Nacional sobre Drogas en el año 2004, el alcohol sigue siendo la sustancia más consumida entre los/as jóvenes: un 80,6% declara haberlo consumido alguna vez, un 79,8% durante los doce meses previos a la entrevista y un 64% durante los treinta días previos. Los indicadores indirectos de consumo excesivo de alcohol presentan cifras elevadas: un 46,1% manifiesta haberse emborrachado alguna vez en la vida y un 27,3% en los últimos 30 días. A pesar de ello, sólo un 9% tiene la percepción de consumir mucho o bastante alcohol, es decir, la percepción de este tema como problema de salud es muy baja en la población estudiada. La edad de inicio al consumo de alcohol se sitúa en los 13,7 años. Los chicos consumen una cantidad de alcohol significativamente superior a las chicas, aunque éstas beban con más frecuencia. Se trata de consumos localizados fundamentalmente en el fin de semana: el 69,2% de los estudiantes que consumieron en los últimos 30 días restringieron su consumo al fin de semana exclusivamente. Se mantiene el patrón de consumo de alcohol característico de los adolescentes, consistente en el consumo de cervezas y combinados, preferentemente en lugares públicos, con amigos y durante los fines de semana (viernes, sábado y domingo). Los lugares habituales de consumo son los bares, discotecas y la calle. Así, el alcohol adquiere un

papel fundamental como articulador del ocio y las relaciones sociales de los/as jóvenes. Se constata una intensa asociación entre los consumos de alcohol, tabaco y cannabis, de modo que el uso de cualquiera de estas sustancias implica una alta probabilidad de consumo de las restantes.

Un estudio de la Dirección General de Tráfico (1998), a nivel nacional, llevado a cabo por el grupo del profesor Álvarez (2001) en la Universidad de Valladolid, puso de manifiesto que el 62,9% de los conductores eran bebedores regulares, es decir, consumían alcohol una vez a la semana, con una media de 46,9 g de alcohol absoluto por día. De ellos, el 26,8% bebían a un nivel peligroso (mayor de 35 unidades en las mujeres y 50 en los hombres, considerando que cada unidad contiene 8 g de alcohol). En este mismo estudio se determinó que a mayor frecuencia de conducción, aumentaba también la proporción de consumidores de mayor cantidad de alcohol. Finalmente cuando se les preguntó si en el último año habían conducido después de haber consumido algún tipo de bebida alcohólica, sólo el 26,7% contestó que no, en mayor proporción entre las mujeres (38,6%) que entre los hombres (22,9%).

La valoración que se hace del alcohol como posible causa de accidentes, puede determinar en parte la conducta que se asume. En el reciente estudio, SARTRE 3, el porcentaje de personas que opina que el alcohol “nunca”, “raramente”, o “a veces” puede causar accidente es diferente según la edad y el género, un 21% de los hombres más jóvenes (18-24 años) concede poca importancia al factor alcohol en la producción de accidentes, frente al 17% de las mujeres de la misma edad. En general, las mujeres de todas las edades valoran más la influencia negativa del alcohol. Por edad, sin distinguir género, el 54 % de los conductores de 18-24 años mezclaron alguna vez alcohol y conducción sobre todo 1-2 días/semana o esporádicamente (menos de 1 día/semana).

Además se sabe que la percepción de peligro de beber y conducir aumenta cuando las personas se convierten en conductores noveles. No obstante después de adquirir experiencia conduciendo la percepción de riesgo disminuye (McCarthy y Brown, 2004).

Otros estudios muestran que a partir de los 16 años en adelante, es más probable que un chico conduzca después de beber a que se suba a un coche de acompañante con una persona que ha bebido (Sabel et al., 2004).

Los/as jóvenes se incorporan cada vez más tempranamente al hábito de beber, ya que la edad media de inicio en el grupo de 16-25 años es de 15,7 años, mientras que en los mayores de 65 años es de 20 (Gil et al., 1992).

El alcohol es un elemento muy frecuente en las muertes en accidentes de tráfico de los chicos entre 15 y 18 años (Mitic y Greschner, 2002). En un estudio de Hingson et al. (2005), la proporción de estudiantes universitarios entre 18 y 24 años que manifestó conducir bajo los efectos del alcohol estaba entre el 26.5% y el 31.4%.

Navarro et al. (1985), trabajando con sujetos de 12 años en adelante, informa que un 7% de la población son bebedores excesivos, especialmente en días festivos (9,2% de la población en estos días), y más aún para hombres (16,3% de la población en estos días).

Vega (1992), relacionado con la hora de volver a casa y con el consumo de alcohol, éste aparece como un factor de riesgo de embarazos no deseados y SIDA, ya que bajo sus efectos no suelen tomarse medidas preventivas.

Paradójicamente, hay estudios que plantean que una actitud positiva hacia el uso de las drogas libremente es un factor de protección para los problemas relacionados con el alcohol (Simons y Gaher, 2004). En esta misma dirección apuntan los resultados encontrados por Muñoz-Rivas y Graña (2001), en un estudio con jóvenes adolescentes, donde sorprendentemente la existencia en el seno familiar de normas explícitas prohibitivas con respecto al uso de drogas distintas al alcohol y tabaco, es decir, de drogas ilegales, son predictoras de un mayor riesgo de consumo de alcohol y tabaco, esto es, la existencia de este tipo de normas podría ser interpretado por el adolescente como que el alcohol y el tabaco son sustancias menos peligrosas o dañinas, al no ser rechazadas expresamente por sus padres.

El alcohol en el sistema nervioso central produce efectos similares a los anestésicos generales y hace disminuir las habilidades psicomotrices. Dentro de los efectos físicos estarían: disminución del campo visual, perturbación del sentido del equilibrio, pérdida de precisión de los movimientos, disminución de la resistencia física, aumento de la fatiga, aumento de la fatiga y obnubilación de la visión. Dentro de los efectos psicológicos estarían: sentimiento de invulnerabilidad, subestimación del riesgo, sensación de ligereza del vehículo, sentimientos de impaciencia y agresividad hacia los otros y disminución de la capacidad de atención (Fundación Francisco Ferrer, 1995; Del Río, Gómez, Sancho y Álvarez, 2002).

Existe un consenso científico de que el alcohol deteriora la habilidad de conducción, comenzando en concentraciones de 0,05% g/dl de alcohol en sangre (McClean, 1980). Los efectos del alcohol sobre el sistema nervioso central (SNC), actuando como anestésico, disminuyen la habilidad de conducción. La persona bajo los efectos del alcohol procesa

más lentamente y con menos eficiencia tanto la adquisición de información como el procesamiento de la misma, haciéndose más difícil ejecutar sin error las tareas de “atención dividida”, tales como girar el volante y frenar al mismo tiempo. La influencia del alcohol sobre la conducta y las emociones favorece las actitudes desinhibidas y eufóricas fomentando el desarrollo de tipos de conducción temeraria e imprudente (Álvarez, Del Río y Prada, 1992).

De una manera global se estima que conducir bajo los efectos del alcohol es responsable del 30-50% de los accidentes con víctimas mortales, del 15 al 35 % de los que causan lesiones graves y del sólo de 10% de los que no causan lesiones (DGT, 2001). En España se ha visto que en el 50-55% de los fallecidos en accidentes de circulación se detectaron tasas altas de alcohol en sangre, siendo en el 35,4% concentraciones superiores a 0,8g/l (Álvarez et al., 1997). Al menos el 40% de las muertes en accidente de tráfico estaban directamente causadas por el alcohol lo que supone más de 2500 fallecidos al año por esta causa (Del Río y Álvarez, 1999).

El aumento de la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico ya es significativo a partir de los 50 mg/dl. A los 100 mg/dl el riesgo es siete veces superior comparado con conductores que no han bebido. A partir de este nivel el riesgo aumenta de forma exponencial, de manera que con 150 mg/dl el riesgo es treinta veces mayor y con 175 mg/dl sería setenta veces mayor (Salleras,1980).

En general los efectos del alcohol sobre la conducción son:

- Perturbación del sentido del equilibrio.
- Los movimientos se hacen menos precisos.
- Disminución de la resistencia física.
- Aumento de la fatiga.
- Se calcula mal la distancia, la velocidad y la situación relativa del vehículo.
- Disminución de los reflejos.
- Aumento del tiempo de reacción. Aumenta la distancia recorrida desde que el conductor percibe la señal hasta que actúa sobre los mandos del vehículo (al frenar ante un peligro, si se ha bebido, se recorre un 10% más de distancia: esos metros pueden ser mortales).
- Deterioro de la coordinación bimanual.

- Disminución de la atención, tanto “concentrada” (referida a un solo objeto), como “difusa” (se distribuye simultáneamente en rapidísima sucesión entre numerosos objetos).
- Depreciación de la resistencia a la monotonía.

Cuando se consume alcohol se producen los siguientes problemas sobre la visión, que se agravan con el aumento de la alcoholemia:

- Dificultad para percibir el color rojo (de frenado, semáforos, señalizaciones de obras).
- Perturbación de la visión, dificultad para acomodar la vista a la luz y a la oscuridad y a los cambios de luz (autopistas, cruces, túneles, etc.).
- Apreciación inexacta/equivocada de las distancias (adelantamientos, entrada en curva, no respetar distancia de seguridad, etc.).
- Disminución del campo visual. La visión normal del ojo humano disminuye, quedando reducido el ángulo del campo visual, por lo que se pierden los estímulos que están en los laterales (cruces).
- Deterioro de la capacidad de seguir objetos con la vista.

El alcohol produce también unos efectos psicológicos y comportamentales que hacen que, cuando se conduce, no sólo no se sea consciente de la disminución de las facultades sino que se sienta todo lo contrario: hay sentimiento de invulnerabilidad, se subestima el riesgo, se tienen sentimientos de impaciencia y agresividad, está disminuida la capacidad de atención.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que los medicamentos ingeridos con alcohol pueden provocar efectos imprevisibles. En algunas enfermedades, beber alcohol incapacita totalmente para la conducción. Los estados de fatiga, sueño, cansancio, en combinación con el alcohol, aumentan el riesgo de accidentes. En estas situaciones, los estimulantes, las drogas y los medicamentos, no disminuyen el peligro; normalmente lo aumentan. La combinación con otras drogas, siempre aumenta el riesgo (Fundación de Ayuda contra la Drogadicción).

Los efectos del alcohol en la conducción se relacionan con el grado de alcoholemia o cantidad de alcohol en sangre, y con el incremento del riesgo de accidente, como se muestra en la siguiente tabla (Fundación Francisco Ferrer, 1995):

Tabla 1. Efectos del alcohol en la conducción e incremento del riesgo de accidente en función del grado de alcoholemia

Alcoholemia (mg/dl)	Efectos del alcohol en la conducción	Incremento del riesgo x
0,15	Disminución de los reflejos	1,2
0,20	Falsa apreciación de las distancias	1,5
0,30	Subestimación de la velocidad. Perturbación de los movimientos. Euforia	2
0,50	Incremento del tiempo de reacción	3
0,80	Perturbación general del comportamiento	4,5
1,20	Fuerte fatiga y pérdida de visión	9
1,50	Embriaguez notoria	16

Las concentraciones de alcohol elevadas se encuentran con mayor frecuencia en los accidentes graves y en los que suelen estar implicados jóvenes entre 16-24 años de edad. La edad es un factor de riesgo muy importante de sufrir un accidente mortal tras haber consumido alcohol, como se ha comentado con anterioridad. Se estima que el riesgo relativo de sufrir un accidente mortal en los conductores con niveles de alcohol en sangre de 80 mg/100 ml es máximo entre los/as jóvenes de 16-17 años (165 veces) y entre los de 18-19 años (70 veces) (Del Río, 2002), descendiendo progresivamente con la edad (Simpson, 1984).

También hay que añadir la existencia de una gran variabilidad biológica en cuanto al efecto del alcohol sobre la personas, lo que hace difícil establecer un nivel de concentración en sangre "seguro" para los conductores, ya además podrían influir otro tipo de factores como el perfil psicológico y la experiencia individual con el alcohol (Council of Scientific Affaires, 1986).

1.3.1.2. Marihuana

Según criterios de expertos de la Organización Mundial de la Salud, la droga ilícita de consumo más común por la juventud de todo el planeta es la marihuana (Vallejo, 1998), razón por la cual ha sido apodada como "asesina de la juventud" por OMS en 1999. El cannabis, consumido habitualmente en forma de porros, también es la droga más consumida en España, y en la Unión Europea. Al menos el 21% de los menores de entre 15 y 18 años ha consumido alguna vez cannabis.

Se han identificado más de 400 compuestos químicos, de los cuales más de 60 son cannabinoides, siendo los más abundantes: el cannabinoil (CBN), el cannabidiol (CBD) y los isómeros del tetrahidrocannabinol, cuyo principio activo fundamental es el delta 9 tetrahidrocannabinol. (Δ 9 THC) (Krantz y Carr, 1960). Los cannabinoides, entiéndase como tales la marihuana (*Cannabis sativa*) y su principal componente psicoactivo: el tetrahidrocannabinol (D 9 THC), son sustancias especiales que ejercen sus efectos sobre 2 tipos de receptores específicos (CB1 y CB2) y un ligando endógeno: la anandamida (García, 2002; Fuentes, 1991). Es por ello que el cuadro de intoxicación deviene una mezcla de síntomas de excitación, depresión y alucinaciones (Vallejo, 1998; Hardman et al., 1996).

La combinación de efectos tóxicos varía según la dosis, vía de administración, experiencia del consumidor e incluso el sitio donde se efectúa el consumo. Bajo su acción se ponen de manifiesto trastornos de las funciones cognitivas, la percepción, el tiempo de reacción, el aprendizaje y la memoria (Harman et al., 1996). Son frecuentes signos y síntomas clínicos como: midriasis, inyección conjuntival, arreflexia corneal, sed, disminución de la memoria a corto plazo, taquicardia sinusal e hipertensión sistólica, hipotermia, embriaguez y otros, a los cuales se suman despersonalización del sujeto, ansiedad y otras muestras de euforia. En los niños, la ingestión de marihuana produce somnolencia, midriasis e hipotonía (Paris y Bustamante, 2000; Hardisson, Expósito, Rubio y Pozuelo, 2002).

Sterling-Smith y Graham (1976), observó que los conductores involucrados en accidentes mortales tenían una mayor tendencia a consumir marihuana (45%) que los conductores del grupo control (34%). Johnston (1981), hizo un estudio con 16.000 estudiantes del último curso de secundaria e informó que los que fumaban marihuana recibían mayor número de multas por infracciones de tráfico y un mayor número de accidentes que los que no fumaban. En una encuesta telefónica a 6.000 adolescentes norteamericanos, se concluyó que aquellos que conducían después de fumar marihuana al menos durante seis veces al mes, tenían una probabilidad 2'4 veces mayor de estar involucrados en un accidente que los que no fumaban (Hingson et al., 1982). Un estudio en carretera sobre conductores que cometen imprudencias al volante, y que no se encontraban bajo la influencia del alcohol, demostró que uno de cada tres conductores imprudentes obtenía resultados positivos en el uso de marihuana, y un 18% salía positivo en pruebas de marihuana y cocaína (Brookoff, Cook, Williams, y Mann, 1994).

Más de 2.9 millones de jóvenes estadounidenses con derecho a conducir dijeron haber usado marihuana alguna vez en su vida. En los Estados Unidos en 2001,

aproximadamente 38.000 estudiantes en su último año de secundaria afirmaron que tuvieron un accidente de tráfico al estar conduciendo bajo la influencia de la marihuana. Un 16 por ciento de los estudiantes en el último año afirmaron fumar marihuana en el coche, siendo éste el segundo lugar más común después de la casa de sus amigos en donde los jóvenes dicen haber fumado marihuana. Entre los adolescentes que dicen haber conducido después del uso de marihuana, más de la mitad (56%) sostuvo que el uso de la droga no afectaba su capacidad de conducir de forma segura y 54% dijo creer que no era más probable que los detuviera un policía al conducir después de haber usado marihuana, en comparación con otras ocasiones (LaAntidroga.com, 2006). Estos datos se mantienen en sucesivos estudios, de acuerdo a los resultados de la encuesta PRIDE del 2004-2005, cuando se les preguntó donde consumían marihuana, aproximadamente uno de cada siete (14%) estudiantes de 17 años contestaron “en el auto”, colocando al automóvil como el segundo lugar con preferencia después de “en casa de amigos” (20.4%). Según información obtenida por la encuesta Monitoreando el Futuro, aproximadamente uno de cada seis jóvenes (15%) dijeron haber conducido bajo la influencia de la marihuana (The Hispano Weekly, 2006).

En el año 2005, Ferry y Wright llegan a la conclusión de que las personas que consumen cannabis creen que la marihuana no disminuye la capacidad para conducir. Además, estas personas están más dispuestas a conducir bajo los efectos de esta droga, incluso creen que conducen mejor. Es destacable, igualmente que estas personas, por el contrario, manifiesten actitudes mucho más negativas hacia beber y conducir. Sin embargo, otros estudios muestran que el uso de marihuana es un buen predictor en los jóvenes para que luego conduzcan bebidos y tengan problemas con el alcohol (Raymond y Shope, 2004).

Se ha demostrado que el consumo de cannabis provoca el mismo riesgo de sufrir un accidente de tráfico que el uso del alcohol (Laberge y Ward, 2004).

Autores de ámbito internacional como Bourrinet (1982) ha probado que los derivados del cannabis suscitan la incapacidad para apreciar objetivamente las distancias, independientemente o no de la existencia de otras alteraciones psicopatológicas de tipo perceptivo. Un estudio del Journal of Clinical Psychiatry (Revista de Psiquiatría Clínica, 1999) demostró que la percepción de la velocidad y las habilidades motoras, dos parámetros importantes para la conducción, se ven reducidos inmediatamente después del uso de marihuana. También descubrieron una reducción significativa en la capacidad de utilizar conocimientos adquiridos de experiencias anteriores al conducir, por parte de los sujetos intoxicados.

El cannabis produce los siguientes efectos sobre la conducción:

- Somnolencia
- Relajación
- Disminución de la concentración
- Errores en la estimación de la velocidad y las distancias
- Descoordinación
- Aumento del tiempo de reacción
- Dificultad para reaccionar ante señales visuales y auditivas
- Vértigo, euforia y sensación de ebriedad (momento 1º)
- Alteración en la visión de los colores y en la percepción del espacio (momento 2º)

También hay varios estudios que estudian los efectos combinados de alcohol y marihuana. Por ejemplo, en un estudio realizado por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras se demostró que algunas mediciones de percepción y actuación psicomotora se ven “más dañadas” cuando se combina alcohol con marihuana, que cualquiera de ambas drogas por separado, aunque los efectos eran más perniciosos en el caso del alcohol. El efecto de combinar dosis moderadas de alcohol con dosis moderadas de marihuana resultó en una reducción dramática de las capacidades de conducir y duplicó el nivel de debilitamiento habilidades de razonamiento, de un contenido de alcohol en la sangre de 0.07 (alcohol solo) a un debilitamiento habilidades de razonamiento a 0.14 BAC (alcohol y marihuana combinados), (LaAntidroga.com, 2006). La mezcla de alcohol con el cannabis o la cocaína produce efectos imprevisibles sobre la conducción (Instituto Nacional sobre el Abuso de Drogas, 2005).

1.3.1.3. Cocaína

El principal alcaloide del arbusto conocido como "coca" (*Erythroxylon coca*) es la benzoilmetilecgonina, cuyas formas de presentación reconocidas son: cocaína de base libre purificada (crack o rock), cocaína de base pura, sulfato de cocaína (pasta de coca) y clorhidrato de cocaína.

Al igual que la marihuana, su consumo se remonta a civilizaciones del mundo antiguo con fines medicinales y vigorizantes. En las postrimerías del siglo XIX y principios del XX se adicionó a bebidas no alcohólicas, las cuales fueron prohibidas en 1904. Como

anestésico local fue empleado por los otorrinolaringólogos en nuestras clínicas y hospitales hasta la década de los 50, cuando fue sustituida por derivados sintéticos más seguros (Pascual y Fernández, 2002).

Esta, tanto como las anfetaminas, afecta 3 tipos de receptores: de noradrenalina, dopamina y serotonina, de manera que sus acciones estimulantes se explican a través de los siguientes mecanismos (Arif, 1988; Dewey et al., 1998 y Cembrowicz, 1999):

- Inhibición de la recaptación de noradrenalina
- Liberación de dopamina e inhibidor de su recaptación
- Liberación o bloqueo de la reabsorción de serotonina
- Inhibición del flujo en los canales de sodio de las células neuronales

Su consumo está relacionado con un elevado riesgo para el aparato cardiovascular, provoca hipertensión arterial, taquiarritmias, cardiomegalia, edema pulmonar, neumopericardio, así como ruptura y disección de la aorta, de forma tal que no pocas veces ocasiona infarto agudo del miocardio. Este cuadro cardiovascular se acompaña de atrofia cerebral, cefaleas, trastornos de la función motora e incluso hemorragias cerebrales, de modo que el desenlace puede ser la muerte como resultado de un estado epiléptico, una taquicardia ventricular o un paro cardíaco o respiratorio (Muñoz, 1982).

La persona intoxicada experimenta, euforia, excitación, ansiedad, desinhibición y alucinaciones visuales, auditivas, olfatorias y táctiles ("bichos" en la piel), por lo cual se rasca continuamente; todo ello asociado a movimientos compulsivos, que a veces conducen al intento y consumación suicidas (Pascual y Fernández, 2002).

La cocaína es uno de los estimulantes naturales del sistema nervioso central más potentes que se conocen y produce un grado elevadísimo de dependencia psicológica, llegando a producir alteraciones psíquicas importantes. Cuando, tras un largo periodo de consumo, se intentan dejar las drogas se producen los siguientes síntomas de abstinencia: depresión psíquica, ralentización motora, irritabilidad y vértigos.

El 48% de los ingresos en urgencias hospitalarias por consumo de drogas fue motivado por la cocaína. Además, la cocaína es una droga que se adultera muy frecuentemente y en numerosas ocasiones se corta con estricnina, sustancia química utilizada en los matarratas.

Según los datos de la Memoria de Accidentes de Tráfico (2004), realizada por el Instituto Nacional de Toxicología, la cocaína estuvo presente en 68 de los 1.349 conductores fallecidos, lo que supone un aumento progresivo en los últimos años: 2,1% de los casos en 2001, 3,8% en 2002, 4,4% en 2003 y 5% en 2004. De esta manera, la cocaína sería la principal sustancia ilegal consumida por los conductores en nuestro país, en combinación con el alcohol; por detrás se situaría el consumo de cannabis, que también aumentó de un 1,2% de los casos al 1,8% en 2004.

La cocaína produce los siguientes efectos sobre la conducción:

- Irritabilidad, desaparición de inhibiciones, excitación, euforia, agresividad y nerviosismo.
- Alucinaciones perceptivas (por ejemplo, pueden llegarse a ver animales en la calzada o camiones inexistentes).
- Sobrevaloración de la capacidad de maniobra del vehículo, de su estabilidad, de su frenada, etc.
- Se tiende a aumentar la velocidad y provocar situaciones arriesgadas

1.3.1.4. Éxtasis

Las drogas de síntesis han sido presentadas como perfectas, o casi: sus efectos eran moderados, placenteros y no producían los problemas de otras drogas.

Se ha hablado de las drogas de síntesis como drogas seguras, sin los riesgos de otras drogas conocidas, cuando lo cierto es que tienen un alto riesgo de abuso por su estrecha relación con la diversión. Estos mensajes positivos que de una forma más o menos abierta se han estado lanzando despiertan, sin lugar a dudas, la curiosidad y, a partir de aquí, pueden orientar hacia su consumo. El tiempo se ha encargado de demostrar algo que era fácil de prever: estas drogas no son tan inofensivas como se había pensado.

Dada la novedad, apenas existen estudios que permitan valorar cual es el coste social de las drogas de síntesis. Pero no hace falta estadísticas para saber que, además de los problemas individuales que puedan surgir de su consumo habitual tienen, como mínimo, el potencial de riesgo que se deriva, por un lado, de la conducción bajo los efectos de estas sustancias, no sólo en las famosas rutas, sino en los desplazamientos dentro de la

propia localidad, y por otro lado, de que sus efectos son, en definitiva, una distorsión de la realidad que puede favorecer la práctica de otras conductas de riesgo.

En un estudio sobre salud y juventud, Hernán, Ramos y Fernández (2002), interpretan el consumo habitual de drogas ilegales, y en particular de éxtasis, como una salida rápida a carencias afectivo-emocionales o a problemas. Además, es frecuente que los/as jóvenes describan una serie de problemas mentales vinculados al consumo de éxtasis, lo que es llamado "una mala experiencia", así como miedo por no saber qué es lo que se consume cuando se toman una pastilla. También los jóvenes de este estudio opinan que reciben información confusa sobre algunas drogas.

También es conocido el uso de drogas de síntesis en contextos de ocio, asociados normalmente a "salir de marcha", escuchar y bailar música electrónica de diferentes tipos ("bacalao", tecno, trance...) y una determinada forma de vestir. Pero esta asociación no tiene por qué ser una regla fija. Este tipo de música se suele reproducir a altos decibelios, por lo que es frecuente que los establecimientos donde se realiza se encuentren alejados de los núcleos urbanos, de manera que para desplazarse a ellos sea necesario el uso de algún tipo de vehículo. Estos desplazamientos se suelen realizar de noche y tras la ingesta de drogas de síntesis. Evidentemente, cuanto más largo es el viaje, mayor es la exposición al riesgo (Muñoz, 1996).

Aunque en el mercado se presentan con distintos colores y múltiples nombres: fidodidos, cacharros, palomitas, elefantes, eva, tanques y muchos otros, la composición de las sustancias varía muy poco. La más conocida de las drogas de diseño y la más extendida en nuestro país es el ÉXTASIS, cuyo nombre científico es MDMA, abreviatura de otro nombre mucho más complicado de once sílabas y dos números. De entrada, la idea de "diseño" ya suena a nuevo, a lo último. Sin embargo estas sustancias son bastante antiguas, el éxtasis, fue sintetizada en 1914 como una sustancia que disminuía el apetito pero, posteriormente, cayó en el olvido y así ha permanecido más de setenta años.

Tienen un alto riesgo de abuso, se les ha llamado drogas de "uso recreativo", relacionándolas directamente con la diversión, o drogas de comunicación. La presión del entorno hacia el consumo de estas drogas, es muy superior al que existe en el caso de otras sustancias debido a los mensajes positivos que se han estado lanzando sobre ellas, lo que provoca curiosidad y orienta hacia su consumo. Existen drogas de diseño porque se dispone de tecnología para sintetizarlas, pero existen otros aspectos sociales (la inmediatez, el éxito y el triunfo se han constituido en valores sociales) que, indirectamente, están favoreciendo su existencia.

A corto plazo, el éxtasis produce:

- Falsa sensación de euforia, de fuerza, exceso de autoconfianza.
- Incremento de la actividad corporal.
- Sensación de intimidad y proximidad con las otras personas.
- Exageración de movimientos. Estos movimientos son intensificados por el efecto de la música.
- Aumento de la temperatura corporal y la sudoración, más aún en ambientes cerrados como las macrodiscotecas.
- Alteraciones en las percepciones internas, visuales y auditivas.
- Disminución de la capacidad de concentración, los reflejos y el tiempo de reacción a los estímulos. El conductor suele sentir fatiga.

Aunque tiene fama de afrodisíaco, el éxtasis no aumenta ni el deseo ni la excitación sexual. Es más, dificulta el orgasmo, sobre todo en los hombres, y en algunos casos también la erección.

Sus efectos son, en definitiva, una distorsión de la realidad que puede favorecer la práctica de otras conductas de riesgo.

Los efectos secundarios más frecuentes a dosis moderadas son: taquicardias, aumento de la presión sanguínea, descoordinación muscular, temblores, tics, tensión en la mandíbula y rechinar de dientes, náuseas, insomnio, dolor de cabeza y vivencia de "neura" y "mal rollo".

1.4. GÉNERO Y ACCIDENTALIDAD

Como se ha ido apuntando a lo largo de la revisión realizada en previos apartados, también se han encontrado diferencias en cuanto a la accidentalidad y el género. Así, el número de involucrados en un accidente de tráfico se multiplica en función del sexo, siendo el de las chicas muchísimo menor, un 17%, frente al 83% de los chicos (Tráfico, 2002).

A nivel internacional, en un estudio llevado a cabo en el año 2002, el porcentaje de muertes por accidente de tráfico para ocupantes hombres de 16 a 19 años, fue 36

aproximadamente el doble que el de las mujeres de esa misma edad (23 por 100,000 comparado con el 12 por 100,000) (C.D.C., 2004).

Para Sánchez (1995), estas diferencias no dependen de un único factor, en primer lugar, la asunción de riesgo está mejor aceptada socialmente cuando la hace el varón, ya que la actividad arriesgada forma parte de una ética heroica esencialmente masculina; también la exposición a riesgos mayores es más importante en el sexo masculino (conducción de vehículos de dos ruedas sobre todo; y finalmente, los muchachos, refiriéndose a una imagen viril, recurren con más frecuencia al alcohol y la embriaguez. De esta forma, los comportamientos que la sociedad promueve para que el varón se identifique, y pueda ser identificado, como un verdadero hombre, suponen adoptar actitudes favorecedoras de accidentes por una exposición excesiva al riesgo, minimización del peligro, competitividad, etc.

Los datos aportados por Comas et al. (2003) parecen ir en la línea de los estudios previos: los chicos tienen mayor riesgo de accidentes graves que las chicas y esto tiene que ver con el consumo de alcohol y drogas ilegales. Es más probable que los chicos manifiesten conducir después de beber que las chicas (Sabel et al., 2004).

Además de estos factores, se ha descubierto que las mujeres perciben más riesgo que los hombres, lo que quizá explica su menor propensión objetiva al accidente (Montoro, Carbonell y Bañuls, 1995b). La percepción de peligro al conducir bajo los efectos de alcohol es mayor en mujeres jóvenes que en hombres. Además, las mujeres jóvenes tienen menos accidentes de tráfico bajo los efectos del alcohol (Elliot, Shope, Raghunathan y Waller, 2006).

Alrededor de un 20% de los jóvenes entre 15 y 24 años han probado éxtasis y cocaína de forma experimental, siendo mayor el consumo en chicos, entre 20 y 24 años, que en chicas (Comas et al., 2003). A pesar de ese dato, es un hecho probado el consumo progresivo por parte de mujeres, donde, según Navarro (2002), esta incorporación se produce desde la normalidad, no desde grupos marginales. Es más, otros autores como Martín y Velarde (2001), señalan que las chicas parecen iniciarse antes en el consumo, especialmente del éxtasis, aumentando el porcentaje de consumidoras respecto a años anteriores.

A pesar de que últimamente hay una tendencia a igualar estas diferencias de género, hoy por hoy, podemos decir que son los chicos quienes más desarrollan conductas de riesgo, siendo las chicas menos proclives a los distintos riesgos (Navarro, 2002).

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

2.1. MODELOS EVOLUTIVOS

Existen numerosos modelos y teorías evolutivas que tratan de explicar cuáles son las características de los/as jóvenes y, en particular, los comportamientos de riesgo, como sería la “conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas”. Hoy por hoy tienen un gran respaldo los modelos constructivistas y contextuales o sistémicos, que defienden que es la propia persona la que construye de forma activa su sistema psicológico (Piaget, 1936, 1947, 1970; Vygotsky, 1983). Lógicamente, hay que tener presente que dicha actividad se desarrolla en un medio ambiente determinado. Por tanto, el desarrollo de una persona y sus comportamientos en una situación determinada, es fruto de la unión de sus propias características individuales, como la edad o el género, y las de los contextos en los que se desenvuelve su vida diaria.

Teorías como la de Bronfenbrenner (Bronfenbrenner, 1979, 1985; Bronfenbrenner y Morris, 1998), diferencian y explican los diferentes contextos o sistemas en los que tiene lugar el desarrollo o actuación de los sujetos. Así, se diferenciarían cuatro tipos de contextos de influencia: microsistema, mesosistema, exosistema y macrosistema.

Los llamados microsistemas serían los contextos más próximos a los/as jóvenes, como familia, centro escolar, amigos y amigas con los que se relacionan. El grupo de iguales es el contexto de mayor referencia e influencia para los/as jóvenes; mientras que la familia y el centro docente, actuarían modulando los posibles comportamientos de riesgo a los que se exponen los/as jóvenes (Papalia, 2001).

Los mesosistemas hacen referencia a las relaciones que se establecen entre los diferentes microsistemas, como por ejemplo, la comunicación que existe entre la familia y el grupo de amigos o, entre la familia y el centro docente donde estudia el joven. Actualmente, la mayoría de los programas preventivos o de tratamiento de las diferentes conductas de riesgo de los/as jóvenes, intentan actuar de forma conjunta en todos y cada uno de los posibles contextos en los que se desarrolla la vida de dichos jóvenes (Comas, 1994; Comas y Granado, 2002; Marina, 2002; Salvador y Martínez, 2002).

Dentro del exosistema podríamos incluir la importancia de los servicios sociales, médicos, jurídicos, etc., en el desarrollo de los/as jóvenes, así como en la prevención e intervención sobre los comportamientos de riesgo. Dentro de este contexto, merece una mención especial los medios de comunicación, que se han convertido en un medio educativo muy importante, especialmente la televisión, los videojuegos e Internet. Estos medios ejercen una poderosa influencia en el desarrollo de los/as jóvenes, sobre los cuales, los padres y

otros educadores tienen poco control (Espinosa y Ochaita, 2002; Rodríguez y Megías, 2002; Comas, 2002). En televisión, y muy especialmente en los espacios publicitarios, nos presentan modelos ideales de jóvenes, con connotaciones de género, donde se asocia, por ejemplo, el éxito social con la conducción a gran velocidad o con el uso de distintos vehículos.

El último sistema, y el más alejado del sujeto, sería el macrosistema, que incluiría los aspectos culturales como son los valores, las creencias y expectativas de la sociedad, en este caso, la occidental, en relación con los/as jóvenes. También el momento histórico, siglo XXI, y el marco económico, tendrían su importancia dentro de este sistema. En las sociedades desarrolladas como la nuestra, la necesidad de autonomía de los/as jóvenes, como necesidad básica para todos los seres humanos, se ve frenada por la estructura cultural, social y económica, que no permite dar una salida laboral a los/as jóvenes, que por otra parte, han seguido preparación extensa. De esta manera, aparece en nuestros días una adolescencia tardía o juventud que puede llegar a los treinta años de edad (Moreno y del Barrio, 2000; Martín Serrano y Velarde, 2001).

2.2. TEORÍA DEL APRENDIZAJE SOCIAL

Las personas pueden adquirir un comportamiento nuevo a través de la observación de la realización de dicho comportamiento por parte de algún miembro de su grupo de referencia, así como de las consecuencias que obtiene por la realización de dicho comportamiento. Esta forma de aprendizaje recibe el nombre de aprendizaje vicario o por observación.

En esta teoría, después llamada Teoría cognitivo social, Bandura (1977, 1987) identifica tres elementos fundamentales para explicar los comportamientos de las personas:

1. Las expectativas sobre los resultados de la conducta o acción preventiva (sin incluir explícitamente los costes o barreras que pueda percibir la persona).
2. Los incentivos o valor atribuido al resultado esperado en términos de mejora para la salud
3. Las expectativas de autoeficacia o capacidad esperada de mantener o modificar una conducta saludable determinada.

La autoeficacia de una persona depende de sus propios logros, de la experiencia vicaria, de la persuasión verbal y de la disminución de la actividad fisiológica. Para que una

persona realice adecuadamente un comportamiento determinado, no es suficiente con presentar una elevada autoeficacia, también son necesarias una serie de habilidades específicas, recursos materiales e incentivos.

Además de los elementos anteriormente citados, también son importantes para llevar a cabo un comportamiento saludable de forma eficaz, tener una información adecuada, poseer habilidades de interacción social y practicar profusamente las conductas preventivas.

No debemos olvidar que para Bandura el cambio personal se produce dentro de una red de influencias sociales, que en virtud de su naturaleza pueden ayudar, retrasar o debilitar los esfuerzos desarrollados para conseguir ese cambio. Así el apoyo social que una persona recibe o no recibe, suele tener un efecto importante en la ejecución y mantenimiento del comportamiento o conjunto de comportamientos de que se trate.

2.3. TEORÍA DE LA ACCIÓN RAZONADA

Fishbein y Ajzen (1975) y Ajzen y Fishbein (1980), propusieron que las creencias y las actitudes de los individuos son los mejores predictores para saber si las conductas relacionadas con la salud van a cambiar. La intención de cambio está basada en las actitudes hacia esa conducta y la norma subjetiva correspondiente (la percepción respecto a la presión social para hacer o no dicha conducta). La intención de conducta determina, a su vez, la conducta que finalmente lleva a cabo el individuo. Años más tarde, Ajzen y Madden (1986) y Ajzen (1985, 1988) añaden a la teoría de la acción razonada el concepto de control percibido, que sería la percepción que el individuo tiene de los obstáculos que pueden evitar o dificultar una conducta que desee llevar a cabo.

Si desglosamos los posibles factores de forma más detallada, podemos decir que la intención de conducta de una persona viene determinada por: las consecuencias que se puedan derivar de la conducta y su probabilidad, la importancia que esas consecuencias tengan para la persona, el comportamiento que esperan de ella las personas significativas de su entorno, la importancia que la persona da a la opinión que tienen otras personas, la evaluación de las oportunidades, facilidades o barreras externas para la ejecución de la conducta y la percepción de autoeficacia para la ejecución de dicha conducta.

La aplicación del modelo a conductas de riesgo en situaciones de conducción, implica, como axioma central, que la evitación de una conducta de riesgo para la seguridad vial

(consumo de alcohol u otras sustancias psicoactivas, exceso de velocidad, no uso del casco o no uso del cinturón de seguridad) está determinada, en primer lugar por la intención que el individuo tiene de evitar su realización. De esta forma, la evaluación de este factor motivacional se convierte en el mejor indicador de cuánto esfuerzo pretende dedicar la persona para evitar realizar la conducta de riesgo para la seguridad vial.

La intención de evitar realizar conductas de riesgo en la conducción vendría determinada por tres factores fundamentales:

a) La actitud individual hacia la conducta de riesgo: en general, la actitud será favorable cuando la mayoría de las creencias sobre el propio comportamiento se basan en las consecuencias positivas, y será desfavorable cuando la mayoría de dichas creencias se fundamenten en los efectos negativos: por ejemplo, un joven podría conducir bajo la influencia del alcohol y otras drogas porque considera que esto es poco grave para su seguridad ya que, dada su habilidad, cree que difícilmente tendrá accidentes.

b) Una norma subjetiva (de los grupos, instituciones o personas relevantes para el individuo) favorable o desfavorable a la realización de la conducta de riesgo. Así las personas intentarían hacer algo cuando creen que otras personas importantes para ellas piensan que debería hacerlo: por ejemplo, un joven podría encontrarse conduciendo bajo la influencia de drogas porque el grupo de compañeros con los que viaja le presionan para tomarlas y conducir después, descalificando su conducta en caso contrario.

c) El grado de control percibido por el individuo sobre la conducta, que puede estar determinado por otros factores como la disponibilidad de los recursos y las habilidades necesarias para poder realizar conductas alternativas más seguras: por ejemplo, conducir bajo la influencia de drogas porque entiende que esto resulta inevitable para él, es decir, le resulta imposible “ir de marcha” y no acabar conduciendo en ese estado, ya que ni existen alternativas de comportamiento, como transporte público.

En resumen, según Fishbein (1990) esta teoría sostiene que una persona tendrá la intención de realizar una conducta dada cuando posea una actitud positiva hacia su propio desempeño en la misma y crea que sus referentes sociales significativos piensan que debería llevarla a cabo.

Algunos autores han matizado que el control percibido no tiene por qué ser siempre real, sino que puede ser ilusorio, y hablaríamos de “ilusión de control” (Taylor, 1991; Taylor y Brown, 1988), esta ilusión o esperanza suele tener efectos positivos sobre la salud, pues

se relaciona positivamente con el optimismo, la autoeficacia, la ausencia de indefensión y los recursos aprendidos (Alloy y Clements, 1992; Averill, Catlin y Chon, 1990; Snyder, Irving y Anderson, 1991).

2.4. TEORÍA DE LA ACCIÓN SOCIAL

Ewart (1991) amplía e incorpora otros modelos como el de Leventhal (Leventhal, Meyer y Nerenz, 1980; Leventhal y Nerenz, 1987) o la teoría de Bandura (Bandura, 1987) en esta Teoría de la acción social.

Este modelo propone que el individuo sería como un sistema autorregulador que intenta alcanzar una serie de objetivos especificables, así como un sistema de retroalimentación compuesto por una serie de elementos dispuestos de forma serial o en etapas. De esta forma, habría una etapa de entrada, que representa el campo de estímulos y establece los objetivos; una etapa de salida o de producción de la respuesta, que estaría encargada de establecer los planes, la selección y el desarrollo de las respuestas de afrontamiento, y finalmente, una etapa supervisión, encargada de considerar las consecuencias de la acción.

Dentro del modelo se incluyen tres dimensiones básicas: la autorregulación como una “acción-estado” deseada, un conjunto de “mecanismos de cambio” interconectados y un subcomponente de sistemas socioambientales que determinan “contextualmente” como operan los mecanismos de cambio personal.

De esta forma las acciones estarían guiadas por las consecuencias y las variaciones en cuanto a los resultados que se registran producirían ajustes comportamentales compensatorios, de manera que estaríamos ante una acción-estado constante y oscilante.

Las personas se motivan a realizar una conducta en base a las expectativas sobre los resultados, la evaluación de sus propias capacidades y el establecimiento de metas que guían y dinamizan la solución de problemas, siendo los mecanismos básicos de cambio.

Este modelo subraya la importancia de la interdependencia social, como un determinante de un cambio de conducta y su mantenimiento, de manera que los guiones de acción de un individuo están socialmente interconectados a los guiones de la familia, el grupo de iguales y otros, que podrían plantear obstáculos a cambios a largo plazo. Además, el

ambiente puede alterar o mantener una acción-estado dada, en base a tres influencias básicas: los escenarios, las relaciones sociales y las estructuras organizacionales.

Finalmente las influencias biológicas y sociales se combinan para generar “estados de ánimo” o activación emocional, que combinarían afecto positivo y negativo. Esta activación emocional influye a su vez sobre procesos de atención, codificación de la información y recuperación de dicha información.

2.5. MODELO DEL ANÁLISIS FUNCIONAL DE LA CONDUCTA

Ramón Bayés (1979, 1989, 1990, 1992, 1995) propone un modelo multifactorial para explicar el comportamiento, e integra muchos de los avances actuales en el conocimiento del comportamiento humano.

El modelo consta de tres fases: pasado, presente y futuro. El Pasado incluye factores históricos predisponentes susceptibles de influir en cada nueva situación interactiva. El Presente comprende factores que forman parte, momentáneamente, de una interacción de prevención o de riesgo. Finalmente, el Futuro, se limita a las consecuencias, a medio y largo plazo, que podría tener dicha interacción para la salud.

Dentro de los *factores históricos* se incluyen:

- a) Estilos de interacción propios del individuo.
- b) Recursos aprendidos para enfrentarse a las situaciones.
- c) Información específica sobre los comportamientos y situaciones de riesgo.
- d) Información sobre las señales o circunstancias que indican la proximidad del riesgo
- e) Comportamientos preventivos eficaces.
- f) Información específica sobre las normas y orientaciones vigentes en el contexto social en el que el individuo vive.
- g) Reactividad emocional aprendida por la persona ante diferentes situaciones, que puede suponer un mayor o menor riesgo para el individuo.

Los *factores presentes* en la interacción, incluirían:

- a) Aspectos situacionales que facilitan o inhiben un determinado comportamiento saludable.
- b) Modulación psicológica debida a las condiciones biológicas vigentes en la interacción.
- c) Práctica de comportamiento de riesgo o preventivos, con especial énfasis en las consecuencias inmediatas.

Los *factores futuros* incluyen:

- a) Las consecuencias a medio o largo plazo (salud/enfermedad) que pueden derivarse de los comportamientos implementados en la actualidad.

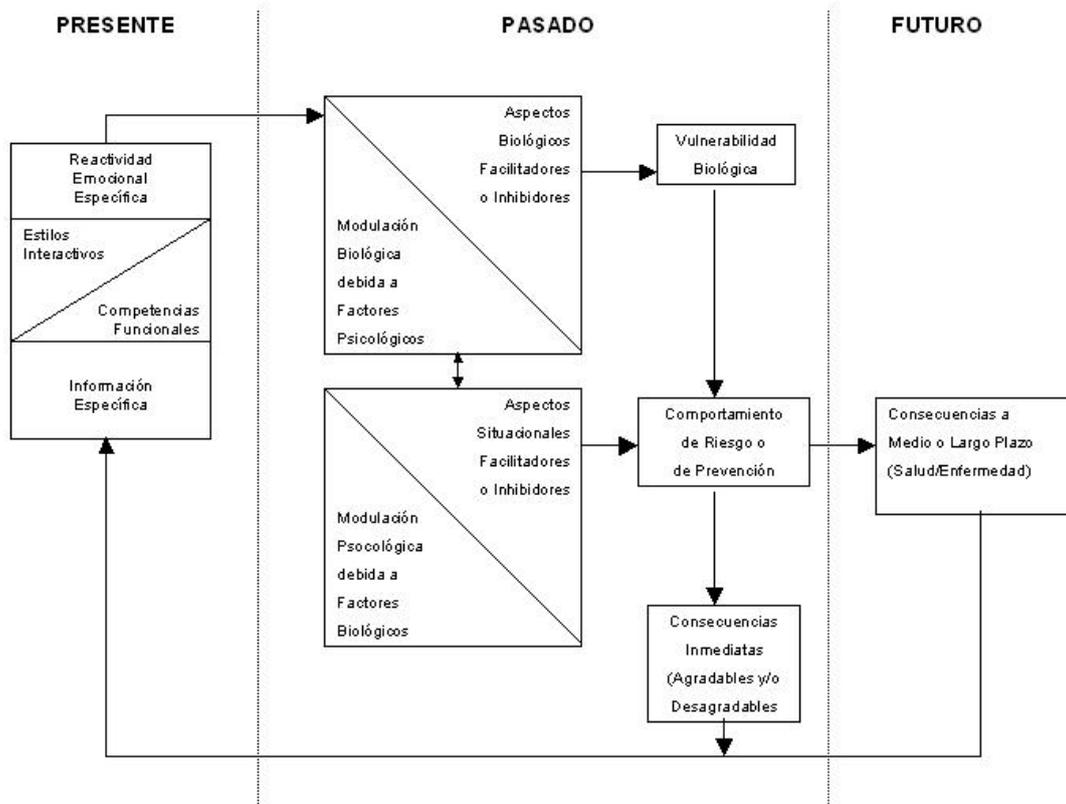


Figura 4. Modelo de prevención de la enfermedad (Bayés ,1992).

Es fundamental tener en cuenta que si las consecuencias de una conducta, son placenteras de forma inmediata, aunque a largo plazo puedan ser negativas o incluso

gravísimas, es más probable que la conducta se mantenga. Por el contrario, si las consecuencias son negativas de forma inmediata, aunque a largo plazo puedan ser positivas, es más probable que la conducta no se mantenga.

Este modelo pone de manifiesto que a la hora de modificar un comportamiento de riesgo será importante tener presentes no sólo las consecuencias biofísicas que se deriven de dicho comportamiento, que con frecuencia aparecen a medio o largo plazo, sino también las emocionales y las sociales, que con frecuencia suelen presentarse de forma más inmediata, por ejemplo malestar que provocan en los/as jóvenes los reproches de los padres por llegar a casa al amanecer, felicitaciones de la familia por haber dejado el coche aparcado tras haber consumido alcohol u otro tipo de droga, etc.

Una de la aportaciones básicas del modelo es la de servir de guía para una mejor actuación preventiva. Como señala Bayés (1995): “Todos estos modelos, nos permiten llevar a cabo un diagnóstico de los elementos a modificar, los cuales pueden ser entonces susceptibles de cambio por los profesionales implicados”.

Otros autores como Costa y López (1986) apoyan la idea de utilizar la teoría del análisis funcional de la conducta como entramado básico, para organizar de forma estructurada las variables utilizadas en los diferentes modelos teóricos propuestos anteriormente.

Igualmente, Rodríguez-Marín (1994) propone un modelo de integración, como intento de visualización de las claves posibles para un análisis funcional de las conductas preventivas y/o promotoras de salud. Para este autor el primer elemento a tener en cuenta está referido a los resultados o consecuencias de comportamiento. Dos conceptos hacen referencia a estas consecuencias, “el estatus de salud”, que hace énfasis en la prevención de la enfermedad, y la “calidad de vida”. Esta calidad de vida es, a su vez, un constructo multidimensional compuesto por diversos dominios (Bryant y Veroff, 1982; Diener, 1984; Blanco, 1985; Chibnall y Tait, 1990) y cuyos indicadores son tanto subjetivos (felicidad, satisfacción, sentimiento de bienestar personal, etc.) como objetivos (ingresos, edad, sexo, accesibilidad de los servicios de salud, etc.).

En segundo lugar, hay que tener en cuenta las variables que hacen referencia a “procesos internos o de autocambio”, dentro de los cuales estarían la intención de conducta y sus determinantes (procesos motivacionales: actitudes, normas subjetivas, etc.), las expectativas de autoeficacia, las creencias de control, las habilidades en la solución de problemas y el sistema de valores o metas. En este apartado, las creencias jugarían un papel muy importante, y destacarían fundamentalmente las creencias sobre

nuestra capacidad para controlar las consecuencias de nuestra conducta (“locus de control”) y las creencias sobre nuestra capacidad para ejecutar dicha conducta (“eficacia percibida”).

En tercer lugar, estarán las creencias sobre la enfermedad, la vulnerabilidad percibida y la amenaza percibida, como variables antecedentes de los comportamientos saludables.

Finalmente, se tendrían en cuenta las variables contextuales, tanto físicas y biológicas como sociales. Dentro de estas variables destacan los hábitos saludables, los sistemas de valores del sistema sociocultural de pertenencia, los grupos sociales y el apoyo social.

2.6. MODELO DE LAS ETAPAS DE CAMBIO

Las personas pasan por una serie de etapas bien definidas antes de iniciar un cambio de comportamiento, que vienen caracterizadas por la temporalidad y la intención de comportamiento o motivación para el cambio.

Prochaska y DiClemente (1992) definen el proceso de cambio de un comportamiento no saludable como una sucesión de Etapas por las que las personas van progresando mientras consideran, inician y mantienen comportamientos nuevos.

Estas Etapas fueron definidas tras analizar diferentes teorías psicológicas sobre el cambio, así como un estudio de cómo ocurre el cambio de forma natural, es decir, de cual es el proceso por el que pasan las personas que cambian un comportamiento no saludable sin mediación terapéutica. Los autores llegan a la conclusión de que las personas pasan por las mismas Etapas, por los mismos procesos psicológicos tanto si el cambio se realiza con apoyo profesional como sin él. Además estas Etapas predecían un cambio permanente de comportamiento mejor que otros factores como la edad, el estatus socioeconómico, la gravedad del problema, la duración del problema, las expectativas y objetivos, la autoeficacia y la ayuda social.

Como resultado, se diferenciaron cinco Etapas de cambio que pueden visualizarse como una rueda, ya que dicho proceso de cambio es considerado como un proceso cíclico, y las personas van pasando de una Etapa a otra en ambos sentidos, hacia delante y también hacia atrás, atravesando dichas Etapas a diferentes velocidades. Esto es, en este modelo la recurrencia es un proceso normal y una persona puede pasar por varias Etapas varias veces antes de cerrar el ciclo y lograr un cambio estable. Además, algunas

personas pueden moverse tan rápidamente que es difícil señalar en qué Etapa se encuentran, y otras, por el contrario pueden permanecer en un mismo punto durante años.

Las cinco Etapas diferenciales en el proceso de cambio son:

a) Precontemplación: las personas no están considerando el cambio y no tienen intención de cambiar su comportamiento en un futuro cercano. Es posible que no sean conscientes de la necesidad de un cambio en su comportamiento no saludable o que estén reacios o desanimados para realizar dicho cambio. Normalmente las personas que se encuentran en esta etapa no han experimentado consecuencias adversas debido a su comportamiento.

b) Contemplación: las personas empiezan a tomar conciencia de que existe un problema. Es frecuente que aparezca cierta ambivalencia, es decir, que se contemplan razones a favor y en contra de la conducta problema, que se sopesen los aspectos positivos y negativos de hacer un cambio.

c) Preparación: la persona realiza un balance decisional a favor del cambio, ya que las ventajas previstas de cambio y las consecuencias adversas de la conducta problema tienen mayor importancia. En esta etapa la persona también realiza una evaluación de las aptitudes percibidas, autoeficacia, para el cambio.

d) Acción: la persona selecciona una estrategia para el cambio y comienza a perseguirla. En esta etapa las personas suelen permanecer varios meses.

e) Mantenimiento: la persona se esfuerza por mantener las ganancias logradas durante la etapa de acción. Las personas aprenden a detectar y protegerse de situaciones peligrosas y estímulos que pueden provocar una recurrencia a la anterior conducta problemática (recaída).

f) Recaída: se considera parte del proceso de aprendizaje, ya que el conocimiento de los indicios personales o situacionales que favorecen la recurrencia es una información útil para los intentos de cambio futuros. Además, se considera que el regreso a la realización de la conducta problemática es la norma y no la excepción, y no significa que la persona haya abandonado su compromiso de cambio. La Recaída podría considerarse como una Etapa más de cambio.

Posteriormente, Prochaska, Redding, Harlow, Rossi y Velicer (1994), consideran que una persona está motivada a cambiar su comportamiento no saludable si concurren tres estímulos de cambio:

- La persona posee la habilidad, los recursos y la confianza (autoeficacia) necesarios para llevar a cabo el cambio.

- La persona está dispuesta a cambiar, el cambio es valorado como importante y se desea.

- La persona está lista para cambiar, ha decidido finalmente cambiar un comportamiento particular no saludable.

Este es un modelo que permite adecuar la intervención, en definitiva, optimizar los resultados teniendo en cuenta la Etapa de cambio en la que se encuentra la persona, es decir, teniendo en cuenta cual es la motivación actual de la/el joven para cambiar su conducta poco saludable.

2.7. MODELO PRECEDE

Green, Marshall, Sigrid y Kay (1980) y posteriormente Green y Marshall (1991) y Bimbela (1996), plantean que la gente cambia su comportamiento no sólo por la información que reciben. También son importantes los factores predisponentes o subjetivos (creencias, valores, percepción del riesgo...), los factores facilitadores (recursos y habilidades con las que cuenta) y los factores reforzantes (consecuencias positivas y negativas que obtiene por realizar el comportamiento).

Diversas teorías y modelos sugieren aspectos sobre los que resulta prioritario realizar la investigación diagnóstica comentada, por ser los responsables, en mayor medida, de que una conducta determinada se lleve o no a cabo y/o se mantenga o no en el tiempo. Tomando como esquema básico el modelo PRECEDE (P=*Predisposing*, R=*Reinforcing*, E=*Enabling*, C=*Causes*, E=*Education*, D=*Diagnosis*, E=*Evaluation*), presentado por Green et al. (1980, 1991) e incorporándole diversas aportaciones de Bandura (1977) y de Bimbela (2002), los factores que aparecen como fundamentales, a la hora de realizar un diagnóstico conductual, podrían sintetizarse en:

1. Los factores predisponentes, que son aquellos que influyen en la motivación de la/el joven o del grupo de jóvenes para realizar la conducta que se pretende analizar o promover. Este tipo de factores se concretan en:

a. La *información*, identificando tanto lo que sabe la/el joven como lo que no sabe, y los errores de información que tiene, en relación con la conducta que se está analizando.

b. Las *actitudes*, incluyendo además de sus posicionamientos respecto a la conducta concreta analizada, aspectos como si «se siente o no en riesgo» respecto a alguna consecuencia negativa derivada de la conducta, si «se siente o no capaz de realizar dicha conducta» o si «valora la conducta preventiva propuesta como verdaderamente eficaz».

c. Los *valores y creencias*, respecto a la conducta que se está analizando.

Como nos recuerda Bimbela (2002), es importante investigar tanto los factores predisponentes de las/os jóvenes que no realizan la conducta analizada, a fin de poder modificarlos, como los factores predisponentes de las/os jóvenes que ya la realizan, a fin de: a) poder reforzarlos y b) obtener así argumentos pro-conducta que pueden utilizarse para modificar los argumentos en contra.

2. Los factores facilitadores son los que influyen en el grado de facilidad o dificultad que la/el joven (o grupo de jóvenes) va a tener para realizar la conducta, una vez ya motivada/o para hacerla. Se concretan en:

a. Las *habilidades* y destrezas de la/el joven para:

(1) Realizar la conducta concreta de la que se trate (seguir una prescripción facultativa, negociar con la pareja cambios en la dieta diaria, etc.).

(2) Incidir en el entorno a fin de prevenir y/o modificar acciones del mismo que sean contrarias a dicha conducta.

b. La *existencia y accesibilidad de recursos humanos* (familia, amigos, profesionales de la salud y educadores con sus respectivos centros y programas, etc.) y *recursos materiales* (guías para realizar ejercicio físico, etc.) que faciliten la realización de la conducta.

En el caso de los recursos humanos se incluirán también en el diagnóstico aspectos tales como sus actitudes, valores, normas culturales, y creencias respecto a la conducta analizada.

Cuando se habla aquí de accesibilidad se habla tanto de la económica (precio de ciertos alimentos dietéticos, por ejemplo) como de la física (distancia a la que está el centro de salud), horaria o incluso de la psico-social (a algunas/os jóvenes les cuesta utilizar condones porque el grupo de amigas/os les somete a un interrogatorio de primer grado sobre el asunto).

3. Los factores reforzantes, son los que aparecen después de que la/el joven haya realizado ya la conducta, «premiándola» o «castigándola». Son, en definitiva, las consecuencias que para la/el joven va a tener la realización de la conducta analizada. Se concretan en:

a. *Respuesta de los agentes-clave* del entorno de la/el la joven (pareja, familia, grupo de iguales, profesionales socio-sanitarias/os, etc.).

Dado que cada joven (o grupo de jóvenes) tiene sus agentes-clave específicos, habrá que identificar en cada caso quién juega ese papel y qué es lo que hace, o dice, para reforzar o castigar esa conducta.

b. *Respuesta del propio joven (autorrefuerzo)*: ¿Qué se dice la/el propia/o joven cuando ya lleva a cabo la conducta más saludable?

c. *Beneficios y perjuicios físicos y emocionales*: placer, comodidad, tranquilidad, bienestar, dolor, malestar, ansiedad, etc.

d. *Consecuencias económicas*: beneficios, costes.

Para finalizar, el modelo de las Etapas de cambio, propuesto en el anterior apartado, permite profundizar en los factores Predisponentes en el modelo PRECEDE, ya que sería dar un paso más, en este caso, un paso más cerca de la intervención post-precede, así dicha intervención vendría determinada por la etapa de cambio en la que se sitúe la persona (ver modelo anterior). De manera que sería interesante intentar situar a la persona en una de las etapas a través de la información recogida acerca de su motivación para cambiar: actitudes, miedos, conocimientos, valores, creencias... que hemos “fotografiado” como Predisponentes, así como de los indicadores, las preguntas y los procesos cognitivo-conductuales característicos de cada Etapa.

CAPÍTULO 3
PLANEAMIENTO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación se divide en dos estudios complementarios, donde se combinan técnicas cualitativas con técnicas cuantitativas para permitir la extracción de la mayor información posible. En un primer estudio se formaron grupos mixtos (focal/discusión) de jóvenes donde se analizaron cualitativamente, cuáles pueden ser los posibles factores psicosociales que pueden estar determinando el consumo de alcohol y otras drogas de los/as jóvenes cuando conducen, y cómo esta conducta de consumo puede afectar a la conducción, y en consecuencia a la accidentalidad. En función de los resultados del primer estudio, se procedió, en un segundo estudio, a la elaboración y aplicación de un cuestionario para la recogida de información y posterior análisis de las variables fundamentales.

A través de las técnicas cualitativas o estructurales se pretende dar respuesta al “cómo” de las prácticas de riesgo en la conducción de vehículos, y por otro lado, las técnicas cuantitativas o distributivas pretenden dar respuesta, por su parte, al “dónde”, “quiénes”, “cuánto” y “con qué frecuencia” de esas prácticas de riesgo.

En líneas generales la investigación se desarrolló a lo largo de cuatro fases bien diferenciadas:

Primera fase: Formar grupos focales de jóvenes para realizar una primera aproximación a cuales podrían ser los factores psicosociales relacionados con la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas y su repercusión en una conducción segura.

Segunda fase: Elaborar un cuestionario que recoja preguntas relacionadas con los diferentes factores psicosociales objeto de estudio, para la conducta de riesgo “conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas” y someter dicho cuestionario a una prueba piloto para depurar incongruencias.

Tercera fase: Aplicar el cuestionario definitivo para determinar los factores asociados a una conducción segura para la conducta de riesgo “conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas”.

Cuarta fase: Establecer conclusiones y proponer medidas de prevención de accidentes concretas y eficaces para la conducta de riesgo “conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas”.

CAPÍTULO 4
PRIMER ESTUDIO

4.1. OBJETIVOS

Objetivo general

Analizar las opiniones de los y las jóvenes sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas, así como los posibles factores psicosociales asociados.

Objetivos específicos

1. Realizar una primera aproximación a cuáles podrían ser los factores asociados con conducir vehículos bajo los efectos del alcohol y otro tipo de drogas en jóvenes.
2. Explorar las diferencias de opinión en función de la edad.
3. Explorar las diferencias de opinión entre chicos y chicas.
4. Identificar el lenguaje que utilizan los y las jóvenes en las diferentes cuestiones planteadas.

4.2. MÉTODO

4.2.1. Participantes

Los participantes de la primera fase fueron jóvenes de 14 a 28 años, de ambos géneros, de la provincia de Granada. En total participaron 61 jóvenes, que fueron distribuidos en ocho grupos diferentes, considerando que éste es el número idóneo para recoger la información necesaria para el estudio, en función de las variables que definen a los participantes, e intentando al mismo tiempo evitar la información redundante que el conjunto de los grupos genera a partir de un número determinado de grupos.

La edad, el género, el lugar de residencia y la situación sociolaboral son las variables de segmentación seleccionadas para dividir los diferentes grupos.

Los participantes son distribuidos por edades en intervalos de cinco años, con el fin de facilitar la realización de diversos análisis comparativos, quedando los grupos segmentados en tres intervalos de edad: (14-18), (19-23) y (24-28), al considerarse que

sus conocimientos, actitudes y prácticas pueden ser discriminantes para los objetivos del estudio.

Así mismo, los participantes son divididos en función del género, quedando los grupos segmentados en dos grupos sólo de mujeres, dos grupos sólo de hombres y cuatro grupos mixtos (hombres y mujeres), en función de la edad. En el grupo más joven (14-18 años), se ha dividido a los participantes en hombres y mujeres a fin de evitar que el discurso de las mujeres quede reducido por una mayor expresividad de los hombres.

También se establecen las diferencias en cuanto al lugar de residencia o hábitat, distinguiendo dos áreas: rural y urbana. Esta variable, junto con la situación sociolaboral, permite controlar indirectamente la posible influencia del *modus vivendi* de los/as jóvenes. Esta última variable, situación sociolaboral, divide a los/as jóvenes en tres segmentos según el tipo de actividad que realizan, bien sea laboral o educativa: jóvenes escolarizados (ESO, FP, FPO o Universidad), jóvenes trabajadores y jóvenes en paro (ver tabla 2).

Tabla 2. Grupos participantes en el estudio cualitativo

Grupo	Edad	Género	Lugar de residencia	Situación sociolaboral
Grupo 1	14-18	Hombres	Rural	ESO
Grupo 2	14-18	Mujeres	Rural	ESO
Grupo 3	14-18	Hombres	Urbana	ESO
Grupo 4	14-18	Mujeres	Urbana	ESO
Grupo 5	19-23	Mixto	Rural	Trabajadores
Grupo 6	19-23	Mixto	Urbana	Universitarios
Grupo 7	24-28	Mixto	Rural	Trabajadores y Parados
Grupo 8	24-28	Mixto	Urbana	Escuela Taller

4.2.2. Variables

Se utilizaron un total de dieciocho variables dentro de cuales se fueron acotando las diferentes opiniones de los/as jóvenes:

- a) Jóvenes y conducción
- b) Factores de los que depende que un joven tenga un accidente de tráfico
- c) Cambios que ha provocado el consumo de drogas en la forma de conducir de los/as jóvenes
- d) Factores que influyen en que la gente conduzca, a veces seguro o sin riesgos, y otras veces con riesgos
- e) Demandas de información y aspectos que les gustaría saber
- f) Creencias acerca de porqué los/as jóvenes conducen bajo los efectos de las drogas
- g) Diferencias entre chicos y chicas
- h) Intención de conducta
- i) Situaciones donde conducirían si previamente hubiesen consumido drogas
- j) Visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas
- k) Calificativo que le pondrían al hecho de conducir bajo los efectos de las drogas
- l) Negociación con los amigos o con la pareja para conducir de forma más segura
- m) Medidas o prácticas que se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos de las drogas
- n) Consecuencias positivas de conducir bajo los efectos de las drogas
- ñ) Consecuencias negativas de conducir bajo los efectos de las drogas
- o) Valoración de una persona que no consuma

p) Actitud cuando un amigo ha consumido

q) Diferencias en la forma de conducir en una persona que ha consumido drogas y otra que no

4.2.3. Procedimiento

Se procedió a la formación de grupos de jóvenes para que discutieran entre ellos sobre las diferentes cuestiones planteadas acerca de los/as jóvenes, la conducción de vehículos y el consumo de alcohol y otras drogas.

Los grupos de discusión, fundamentalmente los constituidos por estudiantes, se realizaron en diversas instituciones educativas (universidad, institutos, centros de formación ocupacional...). También se procede a la formación de grupos a través de redes personales e informantes clave, utilizando como lugar de realización de los grupos casas particulares.

El escenario de realización de los diferentes grupos, es preparado previamente, de manera que los participantes, la observadora y la moderadora se sientan en una mesa redonda o en sillas con reposabrazos distribuidas en círculo. Se utiliza una grabadora para el registro de la discusión en su totalidad, desde la presentación hasta la despedida de los participantes, cuyo control y comprobación de buen funcionamiento es realizado por la observadora. Las discusiones de grupo fueron grabadas, previo consentimiento de los participantes, y posteriormente transcritas íntegramente (ver Anexo 1).

El tamaño elegido para los grupos es de 5 a 8 participantes, siendo las razones por las cuales se ha elegido este número las siguientes: 1) se considera que dos personas no constituyen un grupo; 2) en un grupo de tres personas, las diferencias que aparezcan entre dos de los miembros pueden otorgar un papel excesivamente decisivo al tercer miembro; 3) en los grupos de cuatro miembros puede aparecer una visibilidad de las polarizaciones; 4) la relación grupal es posible en un grupo que esté formado por un número que se sitúe entre cinco y ocho personas, y 5) en grupos de más de ocho miembros existe un mayor riesgo de aparición de subgrupos.

Una vez entrenadas las personas encargadas de la moderación y observación de los grupos, se procede a la formación, observación y grabación de los diferentes grupos

participantes. La moderadora se encarga de presentar el guión de discusión a lo largo de la sesión.

El guión utilizado para la realización de todos los grupos fue el siguiente:

Presentación

“Buenos días, mi nombre es..... y él/ella es.....”

Somos miembros de un equipo de investigación de la Facultad de Psicología de Granada, que ha puesto en marcha un estudio respecto a los/as jóvenes y la conducción de vehículos.

De manera que nos gustaría recoger vuestras opiniones, comentarios, dudas y sugerencias relacionadas con el tema propuesto.

Nos gustaría grabar esta reunión con el propósito de no perder detalles y poder ser fieles a lo que expreséis”.

Instrucciones generales

“Con el fin de agilizar la reunión os proponemos las siguientes sugerencias:

-No existe un orden especial de palabra, se trata de que vayáis hablando entre vosotros como os vaya apeteciendo.

-Es importante que habléis de uno en uno evitando pisaros la palabra, con el fin de poder recoger todas las aportaciones que hagáis.

-Yo solo intervendré excepcionalmente y.....(nombre)...que está como observador/a y controlador/a de la grabación, no lo hará en ningún caso.

Pregunta motor:

“Si planteásemos un debate sobre los/as jóvenes y la conducción de vehículos (coche o moto)... ¿qué nos diríais?, ¿qué opinaríais?”

Preguntas clave:

“¿De qué depende que un joven tenga un accidente de tráfico?”

“¿Qué cambios ha provocado el consumo de alcohol y otras drogas en vuestra forma de conducir?”

“Cuando la gente conduce a veces lo hace seguro (sin riesgos) y a veces lo hace inseguro (con riesgos). ¿Por qué?”

“Respecto al consumo de alcohol y otras drogas y sus efectos sobre la conducción de vehículos ¿qué os gustaría saber?, ¿qué dudas os gustaría resolver?”

“¿Por qué creéis que los jóvenes a veces conducen bajo los efectos del alcohol y otras drogas?”

“¿Hay diferencias entre chicos y chicas?”

“¿Qué medidas tomaríais si hubieseis consumido alcohol y otras drogas y tuvieseis vuestro vehículo aparcado en la puerta?”

“¿En qué situaciones conduciríais si previamente hubieseis consumido alcohol y otras drogas?”

“¿Cuál es vuestra visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas?”

“¿Qué calificativo le pondríais al hecho de conducir vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas?”

“En general, ¿se negocia con los amigos o la pareja para conducir de forma más segura? ¿Cómo?”

“¿Qué medidas o prácticas se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos del alcohol y otras drogas?”

“¿Qué consecuencias positivas puede tener un joven que conduce bajo los efectos del alcohol y otras drogas? ¿Qué le aporta de positivo? ¿Qué beneficios obtiene?”

“¿Qué consecuencias negativas puede tener un joven que conduce bajo los efectos del alcohol y otras drogas?, ¿qué le aporta de negativo?, ¿qué perjuicios obtiene?”

“¿Se valora que un joven no consuma alcohol y otras drogas?”

“¿Qué diferencias hay en la forma de conducir de un joven que ha consumido alcohol y otras drogas y otra que no?”

“Si un amigo tuyo hubiera consumido alcohol y otras drogas ¿qué harías?”

Referente a la selección de el/la moderador/a y de la/el observador/a, encargados de llevar a cabo los diferentes grupos de discusión, podemos decir que se ha elegido a jóvenes, que han recibido entrenamiento previo sobre las pautas generales a seguir en el desarrollo de un grupo de discusión, siguiendo las directrices de Ignasi Pons (1993 y 1995), y que realizaron, entre otras actividades formativas, diversas simulaciones de moderación de grupos.

4.2.4. Instrumentos

En la presente investigación se utilizan dos instrumentos de manera complementaria, los grupos de discusión y los grupos focales. En los primeros, se propone una dinámica abierta en la que los participantes expresan sus opiniones libremente y sin turno establecido, acerca de una propuesta temática. Por su parte el grupo focal, responde a criterios de homogeneidad entre los participantes y a un diseño cerrado de temas a tratar. De manera que si tras plantear en el grupo un tema general sobre “jóvenes y conducción de vehículos” (fase “grupo de discusión”), no aparecía en la discusión algunas de las cuestiones descriptivas centrales relacionadas con accidentalidad y conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas, se procedía a obtener dicha información a través de preguntas concretas formuladas en la fase final del grupo (fase

“grupo focal”). Es a partir de ese momento cuando el/la moderador/a interviene más a menudo, buscando la información concreta a través de un estilo más directivo.

4.2.5. Procedimiento analítico

Se procedió a la transcripción literal de las discusiones de cada uno de los grupos, identificando por su nombre a cada joven que intervenía, en el mismo orden de intervención.

Con posterioridad se realizó un análisis de contenido de dicha información. Los grupos se analizaron individualmente, en primer lugar, y después fueron agrupados por edad y sexo, analizando tres grupos básicos: grupo de 14 a 18 años, grupo de 19 a 23 y grupo de 24 a 28 años, cada uno de ellos constituido por hombres y mujeres.

A continuación el material transcrito procedente de los grupos, fue codificado de acuerdo las variables seleccionadas. Dichas variables se extraen tras una primera lectura y son organizadas en esquemas organizativos o mapas de ideas (Serafini, 1992), que agrupan la información en conceptos clave, permitiendo una lectura global de los resultados. Posteriormente, se realiza una segunda lectura que permite estructurar la información en función de los objetivos propuestos y el marco teórico utilizado, fundamentalmente el modelo PRECEDE, que diferencia los factores en predisponentes, facilitadores y reforzantes.

4.3. RESULTADOS

Particularidades de los diferentes grupos ante determinadas cuestiones planteadas:

En cuanto a la participación, los grupos menos participativos fueron, en general, los grupos de edades más jóvenes, y dentro de éstos especialmente los grupos de chicas. Concretamente los grupos 1, 2 y 4 fueron los que mostraron una menor participación.

En general, se nombran más otras drogas como alcohol o cocaína que éxtasis. En el grupo 3 es en el que se habla más específicamente de éxtasis. Del cannabis se habla con mayor frecuencia en los grupos 1, 7 y 8. La cocaína se nombra con gran frecuencia en el grupo 8.

En los grupos más jóvenes hay una percepción muy acentuada de que las chicas consumen más que los chicos (opinión expresada con mayor contundencia por los chicos). En el grupo 5 se muestra, así mismo conforme con dicha opinión.

Es generalizada la opinión de que tendría que haber mayor control policial y de otro tipo, como por ejemplo, presencia de guardas jurados en discotecas, etc. También demandan más autobuses urbanos, más información y más educación familiar. Quieren saber las consecuencias tanto a corto, como a largo plazo, de las drogas. Para que no se conduzca bajo los efectos de las drogas también serían necesarios otro tipo de medidas relacionadas con los recursos comunitarios, como aumentar el número de autobuses nocturnos, así como medidas de negociación para que coja el coche quien no beba.

Aunque, como norma general, los chicos no negocian para que otro que no haya consumido conduzca, “su coche es su coche”, y menos con una chica. Cuando las chicas consumen prefieren que conduzca el chico (opinión de los chicos).

En general se atribuye a factores externos el tener un accidente de tráfico, como el estado de las carreteras, otros coches, etc. (locus de control externo).

La mayoría de los entrevistados cogerían el coche, aunque antes hayan consumido alcohol u otro tipo de drogas. Al principio sólo lo harían en caso de emergencia, pero conforme avanza la discusión lo cogerían en cualquier situación, como por ejemplo, llevar a la novia a casa, cambiar de discoteca, etc.

En general se valora que una persona no consuma, excepto en grupo 6 y 7, que argumentan que depende de la frecuencia de consumo o de la cantidad que consuman.

Vamos a realizar un recorrido por los principales argumentos recogidos en los grupos, agrupados fundamentalmente en 18 variables.

Para facilitar la comprensión se han dividido en tres, los ocho grupos iniciales, en función de la edad, de 14 a 18 años, de 19 a 23 y de 24 a 28. En cada grupo se han incluido ambos géneros.

4.3.1. Grupo de 14 a 18 años

a) Jóvenes y conducción

En un planteamiento inicial, una de las principales asociaciones a la conducción de vehículos por parte de los/as jóvenes es a una gran accidentalidad. Esta accidentalidad parece estar vinculada a una mayor velocidad de conducción de los/as jóvenes. Asimismo, se les atribuye a los/as jóvenes, una gran peligrosidad al volante.

“Que hay muchos accidentes.”

(Chica, G.D. 2)

“Yo qué sé, tienen mucho peligro algunos.”

(Chico, G.D. 3)

“Son peligrosos les pongas lo que les pongas, como si les pones una biciletilla.”

(Chico, G.D. 3)

“Son más peligrosos, van a mas velocidad.”

(Chico, G.D. 3)

“Algunos van más a su rollo y otros que van más rápido.”

(Chico, G.D. 3)

Esta mayor peligrosidad queda reflejada en algunas de las prácticas que realizan, que podrían asociarse a la asunción de un mayor riesgo y a la violación de algunas de las normas fundamentales para la conducción de vehículos.

“Que van por la autovía y no miran al de atrás, que se cruzan ahí todo follado, ya ves como cogen las curvas, y se chocan.”

(Chico, G.D. 3)

“Yo conozco a gente que se ha metido con una motillo en la autovía a hacerse pedazos.”

(Chico, G.D. 3)

“Y luego no se ponen el casco y van haciendo trompos y todo, y todo para llamar la atención.”

(Chica, G.D. 4)

“A veces también montan en una moto más de una persona, como dos o incluso tres.”

(Chica, G.D. 4)

Además de la realización de prácticas de riesgo, queda registrada como una práctica igualmente peligrosa, el consumo de alcohol.

“Normalmente que si se va en moto, los jóvenes no se ponen el casco ni toman algunas precauciones por si tienen algún accidente y luego si beben o lo que sea pues les da igual, aún así por muchos mensajes que ponen en la televisión o les digas al final hacen lo que quieran.”

(Chica, G.D. 4)

“Yo qué sé, ahora es un problema, es un tema que ahora está en... en auge como yo digo, que tiene mucho problema hoy en día, con los jóvenes, que si bebes no conduzcas... Yo qué sé.”

(Chica, G.D. 4)

“También hay muchos casos que se turnan los fines de semana para que alguna persona no beba que se encargue de llevarlos al grupo de amigos que salen pero suele ser menos común, a veces se creen que controlan.”

(Chica, G.D. 4)

“Muchos jóvenes tienen coche o moto o lo que sea para chulear más bien que otra cosa.”

(Chica, G.D. 4)

b) Factores de los que depende que un joven tenga un accidente de tráfico

En las opiniones de este grupo de edad, tienen más peso factores ajenos a su propio comportamiento o control. Dentro de los factores que hacen referencia al locus de control externo se encuentran otras personas o conductores que comenten imprudencias.

“Y los viejos que se cruzan, que tienes que estar todo el rato frenando, ¿sabes?”

(Chico, G.D. 1)

“Los demás conductores...si tu vas por tu lado y se te cruza un coche...”

(Chico, G.D. 1)

“Hay también casos que no es por su propia culpa, que puede ser de alguien que le provoque esa caída o lo que sea; pero muchas veces es por su propia culpa que hay gente que va como no tiene que ir y ocurre eso.”

(Chica, G.D. 4)

También aparecen entre los factores externos, el mal estado de la carretera.

“No suele ir demasiado rápido en la moto, y ya ves tú, mi hermano pegó un ostión como para haberse matado. Fue a pasar por un “laillo” de la banda sonora, derrapó y se quemó todo el lado derecho.”

(Chico, G.D. 1)

“Pues el asfalto, como esté el asfalto. Yo también me pegué otro porrazo, porque había en el asfalto chinás y se me fue la rueda de adelante y me la pegué también para el lado derecho.”

(Chico, G.D. 1)

Dentro de los factores que hacen referencia a un locus de control interno, aparecen factores que dependen del propio joven y de la conducta que lleve a cabo. Principalmente aparece dentro de este apartado, la referencia al consumo de drogas, tanto legales como ilegales.

“Las drogas”

(Chico, G.D. 1)

“Pues los porros y todo eso.”

(Chico, G.D. 1)

“La cocaína.”

(Chico, G.D. 1)

“Los chutes. El caballo.”

(Chico, G.D. 1)

“El éxtasis de las discotecas. Te puedes quedar ahí, muerto conduciendo.”

(Chico, G.D. 1)

“Y beber alcohol para después conducir.”

(Chica, G.D. 2)

“Consumir drogas y todo eso, y coger el coche cuando están que no ven ni nada.”

(Chica, G.D. 2)

“Cuando beben y eso, pues parece que se les va la cabeza, y si están cerca de su casa pues...”

(Chica, G.D. 2)

Otros factores de carácter interno están relacionados con comportamientos poco seguros al volante, como rebasar los límites de velocidad establecidos, así como la falta de adopción de medidas de protección.

“La falta de precaución, que no se ponen el casco ni el cinturón...de la protección...”

(Chica, G.D. 2)

“Depende del poco cuidado que tienen porque no toman ninguna medida para que se pueda evitar ese accidente.”

(Chica, G.D. 4)

“La mayoría de las veces es porque corren mucho y van sin casco ni nada y se matan ellos solos.”

(Chica, G.D. 4)

c) Cambios que ha provocado el consumo de drogas en la forma de conducir de los jóvenes

Se hace referencia a un cambio importante y es el aumento de la velocidad de conducción cuando se han consumido drogas frente a un joven que no haya consumido, así como la infracción de otras normas de conducción como saltarse señales de tráfico que son vitales para la regulación de la correcta conducción.

“Que te saltes un stop y todo eso.”

(Chico, G.D. 1)

“Van más rápido, más accidentes. No se controlan con la velocidad.”

(Chica, G.D. 2)

También son destacables los posibles cambios físicos, psicológicos y emocionales que el consumo de drogas puede provocar en los conductores.

“Hay gente que se toma una pastilla de esas y se sube al volante ya todo sulfurado y ya para que quieres más, ¿sabes?”

(Chico, G.D. 3)

“Pues eso que se toman una pastilla y van en el coche todo flipados, no van “normalicos.”

(Chico, G.D. 3)

“Pues eso que consumir alcohol y drogas, no son ellos los que llevan el coche, ¿sabes lo que te digo?”

(Chico, G.D. 3)

“Que ahora son más locos.”

(Chico, G.D. 1)

Otro aspecto importante es la falta de percepción del riesgo en diferentes situaciones de conducción y a la creencia de controlar la situación. A veces, esta sensación de control se acentúa, incluso en mayor medida, cuando se ha consumido alguna droga.

“Que se creen que tienen más seguridad porque controlan la situación.”

(Chica, G.D. 4)

“Que creen que van solos en el camino y hay mucha gente también, no están solos.”

(Chica, G.D. 4)

“Que se creen que van solos en la carretera y empiezan a hacer tonterías, trompos y de todo.”

(Chico, G.D. 1)

d) Factores que influyen en que la gente conduzca, a veces seguro o sin riesgos, y otras veces con riesgos

+Experiencia de conducción:

Se asocia la experiencia de conducción a una mayor seguridad al volante. Dado que es el periodo más joven de los que estamos estudiando, no resulta extraño que esta menor experiencia se perciba como un elemento relevante en la percepción del riesgo en situaciones de conducción.

“Porque una persona que haya cogido muchas veces una moto irá más tranquila, o en coche, y aquellos que lo cogen por primera vez están más nerviosos.”

(Chico, G.D. 1)

+Prisa:

Cuando las personas tienen prisa por llegar a un objetivo, el proceso de conducción pasa a un segundo plano y la atención se centra en conseguir el objetivo, aunque signifique asumir un mayor riesgo. Los beneficios percibidos (objetivo), son mayores que las posibles consecuencias negativas como un posible accidente de tráfico.

“Porque conducen con riesgos porque tienen prisa y no se ponen el casco, y todo eso.”

(Chica, G.D. 2)

+Presión social:

Aparece un grupo de factores que están relacionados con el grupo de iguales, a veces se experimentan sentimientos de vergüenza o rareza cuando se realizan comportamientos que no forman parte de la norma del grupo, como el uso del casco. También este tipo de comportamientos pretenden la autoafirmación del joven, como varón fuerte y que asume riesgos, como características de virilidad, y que son expresados por las chicas de la siguiente forma:

“A veces porque les da vergüenza también ponerse el casco y todo eso.”

(Chica, G.D. 2)

“Si, eso suele pasar mucho, hacer carreras de jóvenes...ya sea en moto o en coche, y al final siempre pagan los que menos culpa tiene, quien vaya mejor o más...”

(Chica, G.D. 4)

+Búsqueda de nuevas sensaciones:

En muchas ocasiones la realización de comportamientos arriesgados conlleva la experimentación de sensaciones placenteras, que diferencia a la persona del resto de individuos de una sociedad que comparte una serie de normas.

“Pues para que le suba la adrenalina o algo de eso, porque le gusta, yo qué sé.”

(Chico, G.D. 3)

“Se pican entre ellos no, porque hay gente que les gusta correr aunque no haya nadie.”

(Chico, G.D. 3)

+Tipo de vehículo:

Se argumenta la existencia de diferencias entre la conducción de los dos tipos de vehículo fundamentales en la conducción humana, la moto y el coche, se percibe un mayor riesgo en la conducción de moto por la velocidad con la que se conduce y por la exposición directa del cuerpo en caso de accidente, por lo que durante el fin de semana se prefiere la conducción de coche que le da una mayor sensación de seguridad.

“Ya no solo en la moto, también en coche, porque los fines de semana la moto es más o menos viable pero el coche te lo llevas seguro.”

(Chica, G.D. 4)

“Si pero con la moto vuelas.”

(Chica, G.D. 4)

“Con la moto tiene más peligro porque con la moto el cuerpo cae directo al suelo...con el alcohol también.”

(Chica, G.D. 4)

e) Demandas de información y aspectos que les gustaría saber

Principalmente las demandas de información tienen que ver con los posibles efectos secundarios, sensaciones que provoca y consecuencias a largo plazo. Estas demandas posiblemente hagan referencia a una menor experiencia con este tipo de drogas en el grupo de edad más joven.

“Cómo te afecta eso a la cabeza.”

(Chico, G.D. 1)

“Cuál es el efecto más grave que puede tener.”

(Chica, G.D. 2)

“Yo digo que, qué sensación le producirá a la persona que consume eso. Yo qué sé una sospecha, ¿no?, que hay ahí, hay gente que no consume eso y que qué le provocará a la gente que se lo tome.”

(Chica, G.D. 4)

“Si, porque a lo mejor por un momento le puede traer mas beneficios pero luego después haber las consecuencias que eso traería, que le provocaría a la misma persona.”

(Chica, G.D. 4)

Como se ha explicado hay una mayor demanda por conocer los efectos generales y secundarios, a corto y largo plazo, que provoca este tipo de drogas, más que los efectos específicos del consumo sobre la conducción de vehículos. No obstante se suele asociar el consumo a una mayor dificultad para conducir por disminución de los reflejos.

“Que con el éxtasis yo no se como pueden conducir, con las visiones que dicen que les dan y todo.”

(Chico, G.D. 3)

“Los reflejos si hay más o menos.”

(Chica, G.D. 4)

“¡Si, si... cuando vas colocado, vas controlando a lo que vas!; ¡que listo eres!”

(Chico, G.D. 3)

En general puede observarse un bajo conocimiento sobre el tema, esto puede ser debido a la edad, ya que es el grupo más joven, y es posible que muchos de ellos no hayan tenido ningún tipo de contacto con las drogas.

“Que nos explicarás “por encimilla” cómo es todo eso.”

(Chico, G.D. 1)

“Pues que se le va el perol.”

(Chico, G.D. 1)

“Yo no entiendo de eso.”(RISAS)...

(Chico, G.D. 3)

“Si y ves un semáforo azul, yo no lo he visto nunca.”

(Chico, G.D. 3)

f) Creencias acerca de porqué los jóvenes conducen bajo los efectos de las drogas

Básicamente, la motivación principal para llevar a cabo este comportamiento está relacionada con la experimentación del placer y la diversión.

“Se sienten más a gusto, yo qué sé, tomando eso.”

(Chico, G.D. 1)

“Yo qué sé porque le gustará meterse una pastilla de vez en cuando, yo qué sé.”

(Chico, G.D. 3)

“Se las toman para ir a la discoteca a pasárselo bien y como no van a ir andando pues cogen el coche.”

(Chico, G.D. 3)

Se asocia el consumo de este tipo de drogas al fin de semana, sobretodo en salidas nocturnas por diversión, visitas de pubs, bares y discotecas.

“Son fines de semana y días de fiesta, entre semana están estudiando o trabajando, y es el fin de semana cuando tienen ese periodo de relax, de divertirse y yo qué sé, eso.”

(Chica, G.D. 4)

“Más bien el fin de semana que es cuando los jóvenes dicen salir y diversión.”

(Chica, G.D. 2)

“Por la noche y en fin de semana porque es cuando están las discotecas abiertas, es cuando está más bien el trayecto ese de salir y beber y todo eso.”

(Chica, G.D. 2)

Otra razón importante es la posible adicción a este tipo de sustancias y que son consumidas como modo habitual de funcionamiento en el día a día, y fundamentalmente los fines de semana en el caso del éxtasis.

“Si no consumen eso, no se quedan ellos mismos...se quedan como quietos porque están acostumbrados a tomar eso y si no la toman parece que le falta algo.”

(Chica, G.D. 4)

“Si es adictivo, esos casos se suelen presentar los fines de semana, es muy raro que alguien entre semana tenga un accidente por causa de droga. El alcohol está más a la orden del día pero las drogas suelen ser mas los fines de semana y sobretodo el éxtasis.”

(Chica, G.D. 4)

En muchas ocasiones es el grupo el que presiona expresa o sutilmente a un chico concreto para aceptar sus reglas, de esta manera el joven actuaría movido por un deseo de ser especial y demostrar su valor frente al grupo.

“Para sentirse también más importantes.”

(Chico, G.D. 1)

“Para hacerse más chulos que nadie.”

(Chico, G.D. 1)

“Que también ayuda con quien te juntes porque si los demás de tu grupo también consumen eso y tu no, pues quedas mal, entonces, las tomas.”

(Chica, G.D. 4)

Se argumenta también una posible falta de concienciación sobre el propio comportamiento, de no darse cuenta del estado en el que se encuentra, aunque a veces se le atribuye algún grado de conciencia al ser calificado de egoísta.

“Pues porque no te das cuenta de que estás así.”

(Chico, G.D. 1)

“Si, de que domina la situación y luego piensa en si mismo, en el egoísmo de pensar que domina la situación.”

(Chica, G.D. 4)

“Que no pueden conducir sin que pase nada.”

(Chica, G.D. 2)

g) Diferencias entre chicos y chicas

A la hora de la conducción y la seguridad al volante, en general, los chicos suelen tener una visión bastante negativa acerca de la conducción de las chicas. Los chicos califican a las chicas de inseguras, malas conductoras y responsables de provocar accidentes.

“No es lo mismo. Una niña va siempre insegura.”

(Chico, G.D. 1)

“Los tíos conducen mejor.”

(Chico, G.D. 3)

“Algunas tías conducen también bien.”

(Chico, G.D. 3)

“Sí...las tías que llevan más de diez años con el carné y han tenido más de treinta porrazos.”

(Chico, G.D. 3)

“Las mujeres no tienen accidentes, los provocan.”

(Chico, G.D. 3)

Estas opiniones de los chicos contrastan con la de las chicas acerca de su propia conducción, apareciendo argumentos contradictorios, ya que por un lado se califican de malas conductoras, pero por otro se perciben a sí mismas como más prudentes que los chicos. Quizá esta asunción de la propia mujer como mala conductora sea producto de una creencia extendida socialmente y defendida desde un punto de vista machista, de que las mujeres son malas conductoras, ya que hasta hace pocos años era un comportamiento realizado exclusivamente por los hombres, como signo indiscutible de independencia y libertad.

“A la hora de conducir siempre una mujer tiene más..., aunque hay muchas veces que dicen que si las mujeres conducimos mal ya sea en moto o en coche pero tenemos más cuidado, tenemos la sensación de peligro, la tenemos más agudizada que los hombres. No somos tan dominantes.”

(Chica, G.D. 4)

En cuanto al consumo de drogas, las chicas opinan que, en general, ellas lo hacen en menor medida que los chicos, aunque están percibiendo un cambio hacia el aumento del consumo. Se hace referencia a que este menor consumo es debido a una mayor prudencia de las chicas que se lo piensan más que los chicos.

“Las chicas lo hacen menos.”

(Chica, G.D. 2)

“Yo creo que los chicos toman más aunque las chicas también lo toman.”

(Chica, G.D. 4)

“Yo creo que ya hay poca diferencia.”

(Chica, G.D. 4)

“Las niñas piensan más las consecuencias que eso pueda tener. Se paran un poco a pensar, los chicos nada más que “venga me lo voy a tomar”.”

(Chica, G.D. 4)

“Los chicos están más alocados.”

(Chica, G.D. 4)

Estas opiniones de las chicas contrastan con la de los chicos que, en general, tienen una visión bastante extendida de que las chicas consumen más. Esta opinión quizá se fundamente en que la conducta de la chica es más visible, pues no ha sido un comportamiento “normal” o propio de chicas, aún cuando multitud de estudios confirman un menor consumo en las mujeres, sea cual sea la sustancia, aunque particularmente se está observando un aumento creciente de consumo de éxtasis entre las chicas.

“Hay tías que se meten más pastillas que los tíos.”

(Chico, G.D. 3)

“Y no sólo pastillas.”

(Chico, G.D. 3)

“Hay de todo, hay tías que consumen más que los tíos, yo qué sé hay de todo.”

(Chico, G.D. 3)

“Los tíos consumen más.”

(Chico, G.D. 3)

“Que te calles, hombre, hay tías que se ponen ciegas en dos minutos.”

(Chico, G.D. 3)

h) Intención de conducta (medidas a adoptar si se han consumido y tienen el vehículo aparcado en la puerta)

En esta cuestión hay dos posiciones enfrentadas entre coger el coche y no cogerlo. Los que defienden no llevar a cabo la conducta, también plantean medidas alternativas de actuación como coger un taxi u otro medio de transporte, turnarse con los amigos o irse con alguien que no haya consumido.

“No cogerlo, porque no sabes lo que haces. Yo me quedaría durmiendo dentro del coche hasta que me despabilara y me sintiera bien.”

(Chico, G.D. 1)

“Porque tú mismo si te ves mal de haber consumido, lo primero que dices es yo no monto en mi propio vehículo para que pase algo, tienes más riesgo de que te

pueda pasar algo o que te vayas con alguien o tomes cualquier medio de transporte.”

(Chica, G.D. 4)

“Yo cogía un taxi o un autobús.”

(Chico, G.D. 1)

“Turnarte con los amigos, una vez que beba uno y otra vez que beba otro.”

(Chico, G.D. 1)

“Irme con alguien que no hubiese consumido.”

(Chica, G.D. 4)

Entre los que opinan que sí cogerían el coche, los argumentos son varios, uno de ellos que no se es consciente del estado en el que se encuentra, la falsa seguridad de control de la situación cuando se han consumido drogas, y que por tanto les llevaría a coger el vehículo sin pensar en las posibles consecuencias. Otros argumentan que dándose cuenta de su estado conducirían, procurando una mayor atención y disminuyendo la velocidad de conducción. Por último hay una postura más radicalizada a favor de coger el coche bien por vergüenza al qué dirán, bien por desafío o reto, siempre con un importante componente de presión social.

“Yo creo que si la cogería porque no estás consciente en ese momento de lo que has tomado.”

(Chica, G.D. 2)

“Yo no se lo que haría... coger el coche y procurar ir despacio.”

(Chico, G.D. 3)

“Si... y el coche ahí, ¿no?, ¡que va!, coges tu coche, a muerte.”

(Chico, G.D. 3)

“Y si no porque te da vergüenza, ¡ah mira como va, que no tiene huevos a coger el coche!, y lo coges nada más que por fatiga.”

(Chico, G.D. 3)

i) Situaciones donde conducirían si previamente hubiesen consumido drogas

Las situaciones dónde conducirían son principalmente situaciones de emergencia, normalmente asociadas a la consumo excesivo de drogas.

“En alguna emergencia o algo pero así porque así, a la hora que tengo que irme y si hubiera tomado éxtasis, eso no lo haría yo, si fuera en alguna emergencia que ocurriera algo muy fuerte, si no, no.”

(Chica, G.D. 4)

“Pues si alguien se pone malo y está inconsciente o una situación de esas.”

(Chico, G.D. 1)

Contrastando con el anterior punto de vista, también conducirían en una situación normal, por ejemplo para llevar a una chica a su casa, aunque posiblemente esta situación sea de gran relevancia social para esta edad, ya que serían los primeros encuentros con el sexo opuesto.

“Para llevar a una niña a su casa o yo qué sé...”

(Chico, G.D. 3)

Existe también la postura contraria que no cogería el vehículo a pesar de que fuera una situación de emergencia, defendiendo que las posibles ganancias en la situación de conducir bajo los efectos de las drogas, son menores que las posibles pérdidas.

“Y tampoco porque si no estás para conducir, qué emergencia, sería peor todavía, tendrías un accidente o algo.”

(Chica, G.D. 4)

j) Visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas

En general hay una visión negativa de este comportamiento, fundamentalmente por las consecuencias negativas que le pueden afectar, no solo al propio conductor, sino a los demás ciudadanos, viéndose ellos mismos incluidos en los posibles afectados.

“Te puedes matar tú y al que te lleves por delante.”

(Chico, G.D. 1)

“Mal, porque ponen en peligro sus vidas pero también ponen en peligro las nuestras. Porque a lo mejor si ellos van en moto y se saltan un stop o un semáforo y tú estás cruzando la calle te atropellan a ti también.”

(Chica, G.D. 2)

Por otro lado, es más difícil sentirse en riesgo cuando es la propia persona la que conduce en ese estado, que cuando afecta a un ser querido, donde se suele hacer una mayor concienciación.

“Y si te matas, pues te has matado.”

(Chico, G.D. 3)

“Siempre piensas que eso no te va a pasar a ti, que eso le pasa a los demás, hasta que te toca.”

(Chica, G.D. 4)

“O le toca a alguien cercano, entonces te queda más...”

(Chica, G.D. 4)

Los medios de comunicación y la publicidad podrían jugar un papel clave, como medios facilitadores de información, tanto de los efectos de las drogas, en general, como de los efectos del consumo sobre la conducción de vehículos.

“También depende del tipo de información que tú tengas de las drogas porque por ejemplo si tu no sabes lo que te puede pasar pues dices “ah, si no pasa ná” y empiezan a comerte la cabeza.”

(Chica, G.D. 2)

“En las fiestas también te lo pasan, y te están poniendo ejemplos de cómo reacciona esa persona al estar matándose.”

(Chica, G.D. 2)

“Como los anuncios que ponen, esos de coches que sale ahí...”

(Chica, G.D. 2)

“Y pone que está prohibida su venta para menores de dieciocho años, pues que no se la vendan a menores de dieciocho años, pero si se la venden es como regalarles la muerte.”

(Chica, G.D. 2)

“Muy mal, eso con el éxtasis no sabrás ni lo que haces, una vez que estés dentro de los efectos puede ocurrir lo que sea.”

(Chica, G.D. 4)

“Es que el éxtasis es lo peor de esto o que... y las rayas...”

(Chico, G.D. 3)

“Yo pienso que actualmente estamos muy concienciados, ya no solo con las drogas, sino también con el alcohol por los anuncios, por muchos casos que desgraciadamente, amigos que conocemos, que han sufrido accidentes y entonces pues te paras más a pensar, incluso en cenas de navidad de muchas empresas, yo he notado que hay gente que a lo mejor, que dice de no beber, de irse en taxi. Yo pienso que la sociedad está empezando a concienciarse, aunque todavía hay gente que no controla pero no es lo mismo que hace unos años.”

(Chica, G.D. 4)

“Yo creo que no, yo creo que por muchos medios de comunicación que haya, a la gente les da lo mismo o incluso peor, por mucha información que haya, fíjate si hay información en todos los lados y a la gente les da igual, lo que no saben es que van a sufrir las consecuencias.”

(Chica, G.D. 4)

K) Calificativo que le pondrían al hecho de conducir bajo los efectos de las drogas

En su totalidad los adjetivos que atribuyen a éste comportamiento son negativos, siendo frecuentes calificativos que sugieren un grado mayor de conciencia por parte del joven en su propio comportamiento como temerario o egoísta.

“Temeridad..., el que conduce borracho o harto de drogas es un temerario.”

(Chico, G.D. 3)

“Egoísta, porque ya no es por ti mismo sino por los demás.”

(Chica, G.D. 4)

También aparecen otros calificativos que hacen referencia a una falta de intencionalidad expresa o conciencia sobre la conducta, quizá provocado por el consumo de ese tipo de sustancias

“Escarchao”

(Chico, G.D. 1)

“Loco.”

(Chico, G.D. 1)

“Irresponsabilidad.”

(Chica, G.D. 2)

“Ser tonto.”

(Chica, G.D. 4)

I) Negociación con los amigos o con la pareja para conducir de forma más segura

La opinión respecto a esta práctica es que en caso de ser efectivamente llevada a la práctica, sería una acción positiva, siendo calificada de prudente, consecuente y seria.

“En general no, aunque hay casos en que si se hace, pero en general no. Hay gente que es prudente y lo hace.”

(Chica, G.D. 2)

“Hay gente que es más seria, más consecuente, que si hace eso, pero la mayoría no lo hace. Yo creo que no.”

(Chica, G.D. 4)

Aunque en general parece ser una práctica poco corriente, bien sea porque no son conscientes de su estado y creen que ellos controlan más, sumado a que cuando es el propio conductor el que juzga su propio comportamiento se atribuye una mayor destreza y la creencia de que no se tiene la misma probabilidad de tener un accidente que el resto de conductores, postura que suele ser defendida en público como muestra de virilidad.

“No te lo dejan estando bien te lo van a dejar de pelotazo.”

(Chico, G.D. 3)

“Porque para que se pegue una hostia un amigo tuyo te la pegas tu.”

(Chico, G.D. 3)

“Eso suele pasar con la pareja, porque cuando van con amigos, pasa al revés, vengas, vengas a ver quien corre más, vamos a picarnos.”

(Chica, G.D. 4)

“Incluso también solos, yo cuando tenía mi novio y tenía coche, él decía que controlaba y la verdad es que controlaba pero yo qué sé, soy muy concienciada por eso y a mí me daba susto, de pensar que se había tomado tres cubatas y que ya no solo por uno mismo sino el que venga por detrás, ¿no?”

(Chica, G.D. 4)

Esta expresión de virilidad se acentúa cuando el compañero de viaje es una chica, de este modo, quedan reflejadas actitudes machistas, ya comentadas anteriormente, basadas en la creencia de que las chicas (pareja o novia) conducen peor que los chicos.

“A veces en una pareja y conduce el niño y está bajo los efectos de cualquier droga e intenta conducir la niña y dice, “tú no, que no se qué.”

(Chica, G.D. 4)

“Es muy difícil, depende de la persona, si él cree que tú vas a conducir bien.”

(Chica, G.D. 4)

Cuando opinan acerca de cómo establecer esa negociación para una conducción más segura, la práctica podría estar basada en establecer turnos o incluso echarlo a suertes.

“Claro, decirle que uno tome hoy y otro día tome otro.”

(Chico, G.D. 1)

“Y si no se ponen de acuerdo pues a suertes.”

(Chico, G.D. 1)

m) Medidas o prácticas que se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos de las drogas

Una medida fundamental al que recurre como solución a esta situación es establecer un mayor control de la venta de este tipo de sustancias.

“Más controles. A la entrada de los pubs hacer un chaqueteo de esos, para que te miren si tienes algo o no.”

(Chico, G.D. 1)

“Más controles a la salida de las discotecas y todo eso. “

(Chico, G.D. 1)

“En los colegios también, y eso porque es verdad y es más fácil que lo consuman, y entonces más venta y, yo qué se, y cosas así.”

(Chica, G.D. 2)

“Ponerse en la puerta de la discoteca, ahí un munipa.”

(Chico, G.D. 3)

Además de las anteriores medidas de control también están a favor de un mayor control del tráfico por parte de las autoridades correspondientes.

“Poner a alguien en la puerta de las discotecas para que sople si está borracho o no.”

(Chico, G.D. 1)

“Y si nada más que te metes alcohol, ¿para qué vas a soplar si vas a dar el ocho y el nueve? Un vigilante que esté pendiente de quien vende las pastillas y todo eso, para que se las quite.”

(Chico, G.D. 1)

Enlazando con las anteriores medidas y dentro de este control sobre el tráfico bajo los efectos de las drogas, estarían los castigos como multas y sanciones.

“Con el tema de las multas que han puesto ahora que paran a todo dios, a ver si ahora...”

(Chico, G.D. 3)

“Que los multen a todos.”

(Chico, G.D. 3)

“Que se pongan en la puerta de la Copera (discoteca), tu que estás “colocaillo”, toma trescientos euros de multa, ya ves se ponen las botas..., entran ahí repartiendo papelinas, toma con esto te regalan dos gramos y ahí todo el mundo cogiendo a puñados.”

(Chico, G.D. 3)

Además de las medidas anteriores que poseen un carácter represivo o mayor, se suman otras medidas autogeneradas como establecer cierto control sobre el propio comportamiento, sin que tenga que ser regulado por agentes externos, y donde entrarían medidas como la negociación.

“Pues si hay pandillas, que uno de la pandilla que no la consuma y si van en pareja lo mismo, yo qué sé.”

(Chica, G.D. 4)

“Que se turnen, un día a lo mejor que uno no tome nada.”

(Chica, G.D. 4)

Medidas alternativas a esta negociación autorregulada, podrían ser negociaciones donde se requiera la intervención de terceros, como la mediación de los porteros u otras autoridades para que sea otro compañero que no haya consumido, el que conduzca.

“O le das las llaves, y si ve que estás muy tomado pues que no te las dé, o que las coja el amigo, o el portero...”

(Chico, G.D. 1)

“Y que te detengan el vehículo para...y que vaya otro que no esté bebido para que se lo lleve.”

(Chico, G.D. 1)

Otro grupo importante de medidas se relacionan con los recursos que la comunidad puede poner al servicio de los jóvenes para ayudarles a asumir comportamientos más saludables, como son la existencia de bonos y/o trasportes alternativos accesibles.

“Y también en las discotecas, en la entrada que hubiera un bono para luego, aunque luego tengas que pagar más te pueda llevar a tu casa.”

(Chica, G.D. 4)

“Que hubiese taxis cerca de las discotecas y que la gente los viera y se fueran en taxis y así no cogen el coche.”

(Chica, G.D. 4)

“Pues si hay sitios que si lo sabe la gente...hay mucha gente, entonces pues se puede poner un autobús privado, poner cosas que...”

(Chica, G.D. 2)

Es destacable que a pesar de que el transporte público se plantea como alternativa a la conducción de vehículos bajo la influencia de las drogas, también se percibe que hay falta de este tipo de recursos y que los que hay son poco accesibles económicamente.

“No, pero hasta las doce nada más...a las doce sale el último (autobús).”

(Chico, G.D. 1)

“Si has salido de la discoteca, te vas con tu coche, no vas a coger un taxi en medio del campo que te cueste un dineral, pues coges tu coche.”

(Chico, G.D. 3)

Se destacan las medidas dirigidas a proporcionar una mayor concienciación sobre el comportamiento y su significado, dotando a lo jóvenes de estrategias y habilidades para rechazar esos comportamientos y elegir comportamientos más saludables.

“Hay que concienciarse más cada persona.”

(Chica, G.D. 4)

“A veces dicen, no voy a beber porque me van a multar, no beben por eso, no porque les hace daño a su propio cuerpo y no se dan cuenta de lo que es.”

(Chica, G.D. 4)

“Pero seguiría habiendo éxtasis, si uno quiere, quiere.”

(Chico, G.D. 3)

“Si pero puede llegar un tío a la discoteca repartiendo y si tu no quieres, no quieres, eso depende de ti.”

(Chico, G.D. 3)

“Si, como va a llegar un tío y te da una pastilla, toma, para que te la metas, ya me la pagas otro día, pues no estás tonto ni nada.”

(Chico, G.D. 3)

“Pero si tu dices que no, pues no te la dan.”

(Chico, G.D. 3)

“Si te crees tu que te las regalan.”

(Chico, G.D. 3)

Es destacable la influencia de la publicidad a la hora de proponer medidas para mejorar este comportamiento, que aún no siendo reales, al ser televisadas se les atribuye una gran credibilidad.

“Más medidas de control. Están inventando un sistema de control en los coches, que no te permite conducir si detecta el consumo de drogas, todavía no está implantado pero sería una medida buena de erradicar los efectos de las drogas.”

(Chica, G.D. 4)

n) Consecuencias positivas de conducir bajo los efectos de las drogas

Normalmente las consecuencias positivas están asociadas a diversión y a los efectos placenteros que la droga provoca en la persona.

“Para ellos, pues mira, pues si es divertido. Y mientras entiendan eso pues...”

(Chico, G.D. 1)

“Porque les gusta estar así de locos.”

(Chico, G.D. 1)

“Que él se sienta alegre, o se divierta.”

(Chica, G.D. 2)

En algunos existe la creencia de que se conduce mejor bajo la influencia de ciertas drogas que sin ellas.

“Que vas más atento a la carretera.”

(Chico, G.D. 3)

“Porque se hayan tomado eso dominan mejor la situación y si no lo toman dicen que no... sí que se creen que cuando se toman eso dominan mejor la moto y si no lo toman se creen que no lo dominan bien.”

(Chica, G.D. 4)

Otra posible consecuencia es que en caso de tener un accidente, esta situación no va a generar dolor o sufrimiento para el propio conductor, ya que se va a encontrar en un estado de casi anestesia.

“Yo creo que no tiene casi ninguna consecuencia positiva. Cuando tú vas colocado, tú no vas mirando la carretera y tú vas porque tienes que ir y ya está...y que si te pegas un porrazo tampoco te enteras, ¿sabes? Si vas muy ciego no te enteras.”

(Chico, G.D. 3)

ñ) Consecuencias negativas de conducir bajo los efectos de las drogas

Una de las consecuencias más graves que pueden resultar de ese comportamiento es la mayor accidentalidad.

“Accidentes de tráfico.”

(Chico, G.D. 1)

“La falsa sensación de seguridad. Se creen, yo puedo hacer esto y no va a ocurrir nada, con el efecto que eso tiene. A lo mejor luego más pronto tienen un accidente por tener más confianza.”

(Chica, G.D. 4)

“Que se mate él o mate a otro.”

(Chico, G.D. 1)

“Quedarte parapléjico o lo que sea.”

(Chico, G.D. 1)

“Por ejemplo que si se te cruza alguien no tienes la misma reacción.”

(Chico, G.D. 3)

“Te matas, puedes matar a gente, puedes atropellar a chaveas...un follón de cosas.”

(Chico, G.D. 3)

“Te saltas un semáforo, un stop...”

(Chico, G.D. 3)

“¡Si vamos!, saltarte un semáforo, un stop, que si pobrecico hijo que vas a dejar viuda a la semáfora grande...pareces tonto chiquillo.”

(Chico, G.D. 3)

“Si... saltarte un semáforo te pegas un talegazo.”

(Chico, G.D. 3)

También aparecen como consecuencias negativas las posibles multas y sanciones que se deriven por la infracción de las normas de circulación, como conducir bajo la influencia de las drogas.

“Ahí está, o que lleguen los civiles del control y te dicen, ¡venga a ver, suelta!”

(Chico, G.D. 3)

“¿Con lo de soplar se averigua eso? Entonces, ¡qué pollas!, cómo van a averiguar eso.”

(Chico, G.D. 3)

“Si lo están haciendo pero con la saliva.”

(Chico, G.D. 3)

Parece ser que una consecuencia de gran peso en este grupo de edad es el sufrimiento familiar que puedan causar a consecuencia de su comportamiento.

“A tu madre, darle disgustos.”

(Chico, G.D. 1)

“Los padres...que te ven mal...y sufren por su culpa.”

(Chica, G.D. 2)

“Los padres a veces lo quieren ayudar, pero que no salga, porque si sale estamos en las mismas.”

(Chica, G.D. 2)

“Pero es que si le castigan se encierra más...es capaz de caerse...”

(Chica, G.D. 2)

“Hay gente que lo sabes, que ha pasado esas cosas y que ha logrado salir, ¿no?”
(Chica, G.D. 2)

“Es que eso no lo puedes hacer tú solo si no sabes...la información.”
(Chica, G.D. 2)

“Y si no sabes nada de...si a él no le gusta divertirse de otra manera ya está mal...entonces esa persona pues...puede caerse...por mucho que sus amigos...”
(Chica, G.D. 2)

“Ya, pero el puede verlo así, aunque se esté autodestruyendo...”
(Chica, G.D. 2)

“Autodestruyendo a la gente que le rodea también.”
(Chica, G.D. 2)

o) Valoración de una persona que no consuma

En general no se valora el no consumo, fundamentalmente si el grupo de iguales consume. Este grupo de iguales suele ejercer presión para que el joven se comporte en el mismo sentido, ya que la persona que no ha consumido no se encuentra en el mismo nivel de diversión y no comparte la experiencia placentera. Esta presión puede llegar al extremo de marginar al joven en caso de que finalmente no acepte el comportamiento del grupo.

“Tú entras a una discoteca y dices, ¡mira ese no se mete nada! y tú lo sabes tío, ¡mira al maricón ese, que no se mete nada!”
(Chico, G.D. 3)

“Eso depende, porque si vas con gente que se mete, tú te metes, pero si vas con gente que no se mete ni pollas qué te van a decir.”
(Chico, G.D. 3)

“Claro, pero si tú te juntas con gente que fuma porros y tú no fumas, lo primero que te van a decir, ¡que eres un cortarrollos!, entonces ya pues...”
(Chico, G.D. 3)

“No se valora, al, revés, se piensan que si tú no consumes ya eres tonta o algo.”

(Chica, G.D. 4)

“Si ocurre eso en pandilla y todos consumen y a lo mejor uno no quiere siempre acaban marginados, “mira éste que no ha querido tomar, que no se que”.”

(Chica, G.D. 4)

Una excepción a la opinión generalizada de que no se valora el no consumo, es que esa valoración cambia cuando se hace hacia el sexo opuesto, las chicas que no consumen valoran que los chicos no lo hagan a su vez.

“Pero las niñas sí lo miran mucho.”

(Chico, G.D. 3)

“Sí, las niñas de fuera porque las de dentro están todas ciegas perdidas.”

(Chico, G.D. 3)

De igual forma las chicas tiene la creencia de ser más valoradas por los chicos cuando no consumen.

“Yo creo que si se valora, porque siempre a una persona le gusta más que no beba porque sabe que no le va a pasar todos estos casos que hemos dicho y siempre estará más seguro.”

(Chica, G.D. 4)

Fuera del grupo de iguales son los padres los que tienen una valoración más positiva hacia el no consumo, que dentro del propio grupo, fundamentalmente en familias ajenas al mundo de la droga y su tráfico. Además se valora el consumo como un signo de marginación.

“Yo pienso que la familia siempre lo valora porque siempre se escuchan casos pues del hijo de la vecina o tal o cual y ya los amigos están más influenciados por el entorno, ¿no?, no es lo mismo vivir en el polígono, en una familia que viva de eso o rodeada de eso, que tengas una familia de clase media-alta, que tengas información y sepas como van las cosas. Siempre hay una vez para probarlo porque los jóvenes somos así que lo queremos probar todo pero de ahí a

consumirlo frecuentemente, yo pienso que está mas caracterizado a jóvenes más marginados, según su ambiente.”

(Chica, G.D. 4)

p) Actitud cuando un amigo que ha consumido

“Pues nada, que es su vida, que se meta lo que quiera, como si se quiere meter un chute, ¡allá él!”

(Chico, G.D. 3)

“No, si, porque te vas a juntar con él, pues claro que te juntas, lo que pasa es que no es lo mismo cuando está fresco que cuando se ha drogado, pero hablarle le vas a seguir hablando.”

(Chico, G.D. 3)

“Yo a la discoteca no voy con él. Tú perfectamente te puedes juntar con cualquier persona, ya se meta o no se meta, porque si tú estás así de amigos, pero que se ponga a hacer el pollardo y todo colocado y coge el coche pues no.”

(Chico, G.D. 3)

“Hablarle si le vas a hablar, pero si está todo pillado y vamos los dos no le dejo la moto, la llevo yo, porque para que se mate...”

(Chico, G.D. 3)

Esta actitud se refleja en comportamientos de consejo y apoyo a los amigos que consumen para que intenten dejar de hacerlo, aunque se percibe como un proceso difícil y que en muchos casos no basta con el apoyo de amigos y familiares, sino que son necesarios tratamientos específicos por parte de los profesionales de la salud.

“Yo les digo a mis amigos que no se metan de eso, que no sean tontos, que no se metan en eso.”

(Chico, G.D. 3)

“Yo darle consejos porque todo lo que pueda saber o lo que me digan. Al final luego hará lo que quiera, pero si es un amigo pues a mi me preocuparía eso y yo lo que haría sería aconsejarle.”

(Chica, G.D. 4)

“Yo pienso que con consejos no, sentirte tu a gusto para decir “Bueno yo he hecho lo que puedo” pero lo bueno sería hablar con sus padres, aunque sería una putada muy grande pero no sé, yo pienso que lo que es la droga en si, no es bueno lo voy a dejar y lo dejo como el tabaco, tienes que ir a una clínica y tomar medicamentos, es muy fuerte. Yo pienso que con el propósito de la persona no se consigue nunca, siempre tienes que estar bajo seguimiento médico o en una clínica, pero esas personas necesitan mucho apoyo, mucha ayuda y no pienso que con consejos así de “tener que dejarlo”, pero cuantas personas se lo habrán dicho e incluso él mismo lo habrá pensado o ella pero es muy grande y eso no se puede solucionar con otra cosa.”

(Chica, G.D. 4)

q) Diferencias en la forma de conducir en una persona que ha consumido drogas y otra que no.

En general, se percibe un mayor control sobre la situación de conducción y los posibles imprevistos que puedan tener lugar dentro de ella, cuando no se conduce bajo los efectos de las drogas.

“Si tu vas atento a la carretera de todos los coches que pasan, sabes lo que estás haciendo, y ahora te llega uno que va todo pillado, va echando ostias en el coche, no te digo nada, va con el pelotazo en lo alto, ¡jala!, vamos a correr.”

(Chico, G.D. 3)

“Que sabes lo que haces, cuando no llevas drogas ni alcohol ni nada, sabes lo que haces, ves todas las señales de tráfico, reaccionas mejor...si vas borracho o drogado no miras todo eso.”

(Chico, G.D. 3)

“Está mas pendiente del camino por si a lo mejor le pasa otro coche, está mas pendiente de lo que puede ocurrir alrededor.”

(Chica, G.D. 4)

Otro factor importante de diferencia es la menor velocidad de conducción cuando no se han consumido drogas.

“Irá a menos velocidad digo yo porque mucha gente que ha consumido drogas va alocada.”

(Chica, G.D. 4)

“Sí, una conducción mas moderada. Siempre que hay un loco, siempre pensamos que ha tomado algo.”

(Chica, G.D. 4)

4.3.2. Grupo de 19 a 23 años

a) Jóvenes y conducción

Inicialmente, se presenta una opinión bastante generalizada de que los jóvenes se arriesgan al volante, bien conduciendo bajo los efectos del alcohol y otras drogas, bien realizando otro tipo de conductas que ellos denominan “locuras”.

“Yo opino que los jóvenes conducimos ahora mismo bien y mal. Conducimos bien recién salidos de la autoescuela, se supone, pero en cuanto nos envalentonamos es cuando conducimos mal. Es cuando empezamos a liarla un poquillo-bastante.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo opino que conducen bastante mal, por la edad y las locuras que se cometen hoy en día con el alcohol y demás, y creo que las medidas que está poniendo la Guardia Civil sobre el alcohol y todas esas cosas las veo muy bien.”

(Chico, G.D. 5)

También se presenta una opinión contraria o de defensa, donde también serían otros grupos de edad los que comenten imprudencias, sobretudo en cuanto al exceso de velocidad, no obstante también se rebate esta opinión, argumentando que los jóvenes, al no tener poder adquisitivo, no pueden acceder a vehículos de gran potencia, y que si pudieran, cometerían la misma imprudencia.

“También generaliza mucho, sobre todo, la televisión, que dice “los jóvenes, los jóvenes”, pero ¿qué quieres que te diga?, cuando yo voy por la autovía, yo no veo ningún joven y van echando “mistos”.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero porque es un coche de esos que ...lo que estamos hablando, que tiene potencia, y un chaval no puede a lo mejor adquirir el de un hombre de treinta años, me refiero que las personas mayores son las que tienen un poder adquisitivo que ya pueden tener un coche de esos.”

(Chico, G.D. 5)

b) Factores de los que depende que un joven tenga un accidente de tráfico

Fundamentalmente los factores causantes que se presentan son externos. Un factor externo importante son otros conductores que serían responsables de provocar situaciones que hicieran al joven perder el control sobre su vehículo.

“Pero también entre semana son los atascos de la gente...hay más coches funcionando.”

(Chico, G.D. 5)

“Claro, pero también la culpa la tiene la gente, ¿sabes lo que te quiero decir?, la culpa también es de los de estos porque tenían...que vale, porque un coche puede...que tú tienes que tener tu control porque que un coche ande y veas tú que anda, ¿sabes tú lo que te digo?, muchas veces el control...la tecnología supera al control.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero también tienes que pensar, que también la gente son muy...siempre yo por lo menos lo he escuchado: “¿dónde has ido de viaje?”, por ejemplo en las vacaciones,” ¿dónde has ido de viaje?”, “pues yo he ido a Murcia”, por ejemplo, “¿cuánto has tardado?”, pues tres horas, pues yo lo hice en dos horas y media. Yo qué sé, es una cosa que se tiene...”

(Chico, G.D. 5)

“No, tanto los jóvenes como los viejos, porque yo conozco gente mayor que dice “¿tú cuanto has tardado en llegar a no se donde?”, pues yo he tardado tanto, pues

yo he tardado menos porque no sé qué, no sé cuánto; la gente se siente más...yo qué sé, se siente más respetado...yo qué sé, no se como explicarlo, se siente más..., como diciendo y porque con mi coche voy a tardar más...y nos creemos que eso es...pero mejor llegar a tiempo que nunca, y vamos, es mi opinión.”

(Chico, G.D. 5)

Otro factor externo está relacionado con la excesiva potencia de fabricación de los coches actuales.

“Pero eso también depende de los coches, si los fabricantes no hiciesen coches tan potentes...”

(Chico, G.D. 5)

Así mismo el estado de la carretera y climatología pueden posibilitar como factores externos, un accidente.

“Claro, y la climatología también influye en esto de la inseguridad y la seguridad.”

(Chico, G.D. 5)

“En lluvia yo creo que habrá más accidentes pero no serán accidentes del tipo de... una catástrofe grande, a lo mejor puede ser un choque porque a lo mejor el coche no te ha frenado a tiempo o...pero también te echas para atrás porque a lo mejor el coche no te reacciona, nos creemos que porque el coche esté nuevo, ya está pues voy seguro porque tengo un coche nuevo...”

(Chico, G.D. 5)

La suerte como factor externo menos preciso, aparece como un factor incontrolable y determinante.

“Pero eso no tiene nada que ver, por mucho que tu sepas conducir, cualquier día te sale cualquier tontería. Saber conducir, nunca vas a saber conducir. Te puede salir cualquier día cualquier tontería y vas a pegar el ostión igual que si llevaras dos días con el coche o peor.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero estamos hablando ya de otra cosa. Eso es la suerte que tengas y lo otro que no seas viejo y que no sepas conducir.”

(Chico, G.D. 5)

“Claro, pero es que tú puedes tener un accidente de cualquier manera, se te cruza un perro, o como viene en el test de la autoescuela, “si se te mete una abeja”.”

(Chico, G.D. 5)

Los padres y la falta de educación que proporcionan a sus hijos en cuestiones de seguridad vial también juegan un papel importante, sobretodo en cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas, aunque es una posición bastante rebatida por los defensores de las causas internas, como la propia responsabilidad y control.

“Pero la culpa ahí la tienen los padres, porque el muchacho no es mayor de edad y la responsable es la educación que le dan los padres, es muy importante, porque todo depende de la educación que te den pero si yo soy una persona que a mis padres nunca me han dicho, no cojas el coche cuando bebes. Si nunca me han dicho ten cuidado con el coche, si nunca me han dicho, ten cuidado con todo eso, pues siempre voy a tener más posibilidades de tener y provocar accidentes a otras personas que si me hubieran educado bien. La educación es imprescindible.”

(Chico, G.D. 5)

“Que si es importante, pero a ti te dan la educación y tu vas sin casco, igual que yo, yo voy con el casco sin abrochar y el otro igual y el otro, y yo creo que no hay más educación que la que ves, que se ve por todos los lados, y en Granada he visto un coche desparramado, que se ve hecho pedazos y yo se que no es un accidente de verdad, lo pusieron en la grúa para informarte, y yo veo eso y...¡Uy cómo está el coche!, eso es lo que yo escuchaba a mi alrededor, y todos eran jóvenes, “dios la vin que ostión”, y ya está y media vuelta y se le ha olvidado porque les da igual.”

(Chico, G.D. 5)

El consumo de drogas aparece como un importante factor interno, como generador de inseguridad y situaciones de riesgo en la carretera.

“Si tiene, el alcohol es fundamental, porque tu vas alcoholizado, o te tomas tres copas y ya no vas con los mismos reflejos, llevas una euforia en el cuerpo, y la

noche te confunde, ¿entiendes lo que te quiero decir?(RISAS). No es verdad, que la noche te da otro estado de ánimo...”

(Chico, G.D. 5)

“De lo alcohólico que sea.”

(Chico, G.D. 5)

“Bueno, ¡coño!, de que a lo mejor, pueden pasarte miles de cosas, pero fundamentalmente, el 90% es culpa del alcohol.”

(Chico, G.D. 5)

“Y si encima te has tomado más cervezas...”

(Chica, G.D. 5)

“Y si encima te has tomado dos cervezas, pues ya vas que... como una moto.”

(Chico, G.D. 5)

“Te crees que vas bien y es lo que pasa con el alcohol, que te crees que vas bien pero te da un estado es estos de euforia que...que no lo notas tú, que te crees que vas de puta madre y no tienes los mismos reflejos...”

(Chico, G.D. 5)

La velocidad excesiva y el bajo respeto por las normas de circulación, es otro factor importante, que en muchas ocasiones viene desencadenada por las presiones de grupo, principalmente de los amigos que los acompañan en el vehículo o en otros vehículos y con los que compiten en carreras.

“Yo reconozco que corremos bastante, sobre todo en autopista y en viajes largos corremos bastante. Hombre, si son trayectos cortos, una media de ciento veinte, ciento treinta, pero cuando son largos, que son seiscientos kilómetros por ejemplo, yo por lo menos si que corro un poco más.”

(Chico, G.D. 5)

“No, pero si vas con amigos y todo eso pues...es lo que pasa. “Písale a esto a ver cuánto corre”

(Chico, G.D. 5)

“Pues yo qué se...yo opino que la velocidad es...pero es que también las bullas por ir más...que corre más.”

(Chica, G.D. 5)

“¿Sabes lo que creo yo también? Que mucha gente va...por ejemplo, muchas veces va con el tiempo pegado en el culo, o no solo para trabajar, por ejemplo, yo cuando nos hemos ido a la playa, hemos salido a las doce de la mañana de trabajar y mientras llegas o no llegas se te va una hora, y te gusta llegar...pues claro...y no hay nadie en la autovía y te crees que...”

(Chico, G.D. 5)

La falta de experiencia en la conducción hace que se generen situaciones de riesgo, que aumentan a medida que disminuye la edad del conductor.

“Estás hablando de los carnés, por ejemplo, licencia de ciclomotor que puedes tenerla con 14 años, yo creo que un niño con 14 años, y con las motos que estamos hablando de las cilindradas antes de lo coches, una moto que dicen que corre 45 km/h y todos sabemos que cualquier moto que te compras hoy en día no corre 45 km, corre incluso el doble, y un niño de 14 años...son mas irresponsables.”

(Chico, G.D. 5)

“De todas formas yo creo que la potencia es la misma entre semana que los fines de semana y la misma potencia para la gente mayor que para la gente joven, y los accidentes son mas con gente joven y en fin de semana.”

(Chica, G.D. 5)

“Pero el fin de semana también ocurren muchos accidentes que no tienen que ver con el alcohol.”

(Chico, G.D. 5)

“Si entre semana cuentan los accidentes de jóvenes, seguro que son más el fin de semana, ¿sabes? Yo te estoy diciendo que hay más accidentes de jóvenes. Lo veo normal también, menos años de carné que mi padre, que tiene 40 años el coche ya.”

(Chico, G.D. 5)

También aparece una falta de concienciación de los riesgos que pueden suponer la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

“Es lo que pasa, que no estamos concienciados y dices “bueno, voy a coger el coche, me voy a tomar unas copas”

(Chico, G.D. 5)

“Es que los jóvenes no estamos concienciados hoy día a eso. Nos creemos que nunca nos va a pasar. Por ejemplo a mi amigo Paco, un día pues le pasó ¿no? pero fue otro tema, no fue el tema de correr.”

(Chico, G.D. 5)

“El problema es que el conductor no está concienciado de que... no solo de que puedes acabar con tu vida sino de las que llevas, que es una responsabilidad muy grande, quizás sea la responsabilidad más grande que tienes ahora mismo, ¿entiendes? Tu puedes tener tus responsabilidades, tus cosas, tus obligaciones, pero eso es una responsabilidad que no somos conscientes, llevar en un coche...porque lo mismo que llevas a familiares, llevas a amigos, te estoy diciendo que puedo acabar con mi vida, con las de mis amigos, y con la de los demás usuarios de la vía.”

(Chico, G.D. 5)

“El control tiene que tenerlo la persona...”

(Chico, G.D. 5)

“Es como dice el anuncio: “la potencia sin control no sirve de nada”. Y para qué me sirve a mi tener un coche que corra doscientos cincuenta si no puedo utilizarlo cuando yo quiera.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero el que decides eres tú, si quieres correr o no quieres correr.”

(Chico, G.D. 5)

“Eso de los casos...cada caso es un mundo pero...es para todos igual, porque si tu hermano...lo que tenía que haber hecho es decir:”Ale, tranquilito y llego más tarde” o “Como tengo que ir a trabajar y me pueden quitar el carné, pues voy más lento”.

No al revés, ahora...”Como yo trabajo, no me quitan el carné”, eso no es así, eso es para todo el mundo igual, jóvenes, viejos, y para lo que sea.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero lo que estamos hablando ya es que los carnés, según decían, los carnés se tendrían cuando seas padre, cuando tengas 30 años...porque como los jóvenes dependemos del coche, de que me ande bien el coche, de que me hagan bien la carretera, de que no beba, de que no me den de beber, de que haya policías haciendo controles, dependemos de esto, dependemos de lo otro, pues...total, yo no les daría el carné hasta los 40 años porque como dependemos de todo, y somos totalmente dependientes de todo, no valemos para nada, estáis poniendo que los jóvenes no valemos para nada, dependemos de todo. Yo me veo que yo no dependo de nadie, y cuando yo pego un porrazo porque voy a 150, a lo mejor lo estoy diciendo ahora porque soy joven, fíjate, pero lo pagaré por mi responsabilidad, no porque la carretera, no porque lo otro, no por lo otro...no por el de adelante, ahora, si el de adelante la lía sí, pero si el de adelante va lento y yo me lo como es culpa mía.”

(Chico, G.D. 5)

Unida a la anterior, la distracción es también una importante fuente de inseguridad, en estas edades.

“La mayoría de los accidentes en los jóvenes son por la distracción, es decir, a la hora de cambiar el compact de música, a la hora de fumarse un cigarro, los móviles, darle volumen a la radio...”

(Chico, G.D. 5)

“El tonteo con las niñas.”

(Chico, G.D. 5)

“Entonces eso influye un montón, porque no es lo mismo ir conduciendo y estar pendiente de la conducción, que cambiar un compact, encenderte un cigarro porque te quita mucha atención. Vale que en la ciudad lo hagas porque vas a 20 km/h pero hay gente que se ve en la autovía que va a 120 km/h , 130km/h y el tío poniéndose un CD y encendiéndose un cigarro, ¿sabes?”

(Chico, G.D. 5)

c) Cambios que ha provocado el consumo de drogas en la forma de conducir de los jóvenes

Los principales cambios se refieren a la falsa sensación de control y la falta de percepción del riesgo tras el consumo.

“Para conducir el tabaco influye porque es peligroso estar fumando porque estás distraído y es peligroso, se te cae la colilla y ya te matas e intentas quitártela y te puedes deslomar, pero lo que es más peligroso para conducir es el alcohol, los porros y las drogas de verdad, más fuertes, es un segundo nivel más de drogas digamos.”

(Chico, G.D. 5)

“¡Hombre!, pero estamos hablando ya de personas normales, porque aunque tú vayas bien, si te encuentras en una situación, a lo mejor un hombre o una mujer, pues a lo mejor del miedo...porque se ha visto, que quitas las manos del volante y a tomar por culo, pues tener esos reflejos...pero que si, que las drogas influyen mucho, con las drogas yo qué sé.”

(Chico, G.D. 5)

“Te envalentona, te quita el miedo, te quita todo y...”

(Chico, G.D. 5)

También son importantes los cambios físicos, psicológicos y emocionales que el consumo provoca en los jóvenes.

“Es que la persona cambia, con este tipo de drogas...hombre, con todas cambia, con ese tipo de drogas...pues suele ser un cambio excesivo de la personalidad.”

(Chico, G.D. 5)

d) Factores que influyen en que la gente conduzca, a veces seguro o sin riesgos, y otras veces con riesgos

+Experiencia conducción

La mayor experiencia de conducción podría desempeñar un papel importante a la hora de la conducción segura, ya que no se llevarían a cabo conductas arriesgadas que podrían desembocar en un accidente de tráfico.

“Los viejos corren menos porque están más...más experiencia, pero muchas veces también...yo muchas veces veo que los contentos son los viejos.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero me tienes que dar la razón de que hay un porcentaje mayor de jóvenes que corren más que las personas mayores, porque también los jóvenes...”

(Chico, G.D. 5)

+Presión social

Los amigos o el grupo social podrían ejercer presión para que se lleven a cabo comportamientos arriesgados como el consumo de sustancias y la posterior conducción bajo sus efectos.

“Ya, pero entre amigos “venga, tómate esto, tómate lo otro” y ya...”

(Chico, G.D. 5)

+Búsqueda de nuevas sensaciones (gusto por la velocidad)

Es un factor bien estudiado dentro de las edades más jóvenes como un signo identificativo.

“Es que de los jóvenes y no de los jóvenes. Yo no puedo correr ahora porque mi coche no corre, pero cuando tenga un coche que corra correré y cuando tenga una moto correré aún más, pero eso no es ahora de joven, cuando tenga treinta o cuarenta años seguiré corriendo, porque me gusta correr, o sea, eso ya es cada uno.”

(Chico, G.D. 5)

“¿Y por qué no alquilas un circuito?”

(Chico, G.D. 5)

“Porque me gusta correr arriesgándote a ti.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo te digo una cosa, yo corro...pero sobre todo corro en la ciudad.”

(Chico, G.D. 5)

“Sí, pero eso eres tú porque eso lo ves tú, y yo te digo que con veinte o veinticinco seguirás corriendo.”

(Chico, G.D. 5)

“Claro que no tienes los mismos, además, cuando voy solo es cuando corro, cuando voy con alguien nunca corro, porque yo arriesgo mi vida, a lo mejor arriesgo la de los demás, pero yo arriesgo la mía, y corro más con las motos que con los coches...”

(Chico, G.D. 5)

“Y también aunque vayas solo, si corres pues también estás poniendo en peligro...”

(Chica, G.D. 5)

“Sí, es muy egoísta pero es la realidad y lo que todo el mundo hace, que es la gracia, pero yo prefiero correr a saltarme...yo saltarme no me salto nada, si, la velocidad si me la salto, pero...lo que son las señales...yo cuando hago un stop lo hago, y cuando hago un ceda el paso lo hago.”

(Chico, G.D. 5)

+Estado emocional

El estado emocional podría ejercer una influencia negativa en la seguridad de conducción, fundamentalmente estados emocionales negativos como el estrés o el nerviosismo.

“Es que depende de la situación, es que depende mucho. Yo voy ya y conduzco inseguro, más nervioso, seguro para mí e inseguro para los demás, incluso a lo mejor se supone que voy más seguro porque estoy más concentrado, es que depende también de cómo vaya el día, un día malo que tengas pues conduces muchísimo peor que otro.”

(Chico, G.D. 5)

+Tipo de vehículo

El tipo de vehículo también podría determinar la seguridad al volante.

“No eso también pasa, con los coches viejos no puedes andar tanto como con un coche nuevo, eso me ha pasado a mí, yo tenía otro cochecillo antes, el Ford Fiesta, y no iba lo mismo de seguro porque iba como con otra cosa y digo ¡coño! Y como he tenido varios golpes y varias cosas pues te echas atrás. Ahora tengo otro que es nuevo y quieras o no lo notas, me entiendes lo que te quiero decir, que dices, “coño que con el otro tenía que frenar horas antes y con este no, con este me puedo permitir lujos... esa confianza es la que te da...”

(Chico, G.D. 5)

“Pero a mí me hace mucha gracia cuando en la tele,”es que no se cuantos muertos por la lluvia”, no, no, por la lluvia no, si con la lluvia tienes que reducir la velocidad a 40 o 50, que tienes que reducirla a las condiciones de la vía, a no se que, a no se cuanto...pero como no lo hacemos, ¡ah!, si da lo mismo, es lo que pasa.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero no por tanta seguridad va a ser la ostia más chica, porque lo que es para lo físico dices, pues a lo mejor el airbag me...o los laterales me soporta mejor lo que es la ostia, pero que vas a tener el mismo golpe...”

(Chico, G.D. 5)

“No, pero esas cosas también disminuyen mucho lo que... ¿sabes lo que te quiero decir?, porque no es lo mismo impactar con uno de éstos que impactarte con...”

(Chico, G.D. 5)

“Es lo mismo que “Hay que ver, que no hacen los coches más seguros”, lo que tienen que hacer es correr menos y tranquilizarte a la hora de...”

(Chico, G.D. 5)

“Está claro que los coches más seguros son los Mercedes, bueno pues tu vas en un mercedes a 100 por hora y a ti aunque salte el airbag, a ti no te salva nadie, por mucho que tenga airbag, el airbag es eficaz a partir de 85 km/h, una vez que superas los 85 km/h, el airbag ya no vale, tanto los delanteros, como los traseros, como los laterales, a no ser que ya tengas mucha suerte y te salves.”

(Chico, G.D. 5)

+Falta de concienciación

La falta de concienciación sobre las consecuencias posibles de los comportamientos arriesgados podrían aumentar el número de ellos.

“También con eso del cinturón, nos creemos que el cinturón...a mí por ejemplo cuando yo conduzco a mí no me agobia...como mucha gente que dice, “yo no puedo conducir con el cinturón”, a mí el cinturón no me agobia, y es una cosa que no se, igual que los jóvenes con los cascos, es una cosa igual, están concienciados los niños que...y es verdad y yo he tenido moto y no he ido con casco por...” ¡coño con casco!, yo qué sé, que me despeino que esto que lo otro” y luego cuando te pegas un porrazo, luego te acuerdas y dices “qué gilipollas he sido”.”

(Chico, G.D. 5)

“Y a parte que la mayoría de la gente que se lo ponen se lo ponen sin abrochar porque cuando yo me he puesto casco me lo he puesto por encima y si pego un porrazo el casco va a salir volando, te va a dar igual.”

(Chico, G.D. 5)

“Es que tú me dices que no me de golpes con esto, pero hasta que...yo me estoy pegando golpes con esto y hasta que no veo que me abro la cabeza no paro, o sea, tú fíjate, “Ah, me voy apegar con esto PAF, PAF”, hasta que no me sale sangre o me duele, ya estoy quieto, mientras...y si no es una cosa que no me hace tanto daño pues me arriesgo, si da igual, es arriesgarse.”

(Chico, G.D. 5)

e) Demandas de información y aspectos que les gustaría saber

El tipo de demandas informativas está relacionado con los posibles efectos secundarios, sensaciones que provoca y consecuencias, tanto inmediatas como a largo plazo.

“Yo es que la verdad...es que la verdad es que lo he visto, pero me gustaría estar dentro sin estar de la persona, o sea, estar como si hubiera tomado éxtasis sin estar y ponerme en un simulador para ver lo que pasa, pero...”

(Chico, G.D. 5)

“Claro, eso deberías preguntárselo a una persona que...yo por lo menos en mi caso no se que consecuencias se tiene a partir de eso, pero que...”

(Chico, G.D. 5)

“Hombre, a mi me gustaría saber las consecuencias y todas esas cosas que tiene eso.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero las consecuencias...a mí no las que voy a tener dentro de 10 minutos ni...no, las consecuencias que voy a tener cuando tenga 50 años, eso es lo que me gustaría saber a mí.”

(Chico, G.D. 5)

También hay preocupación por saber hasta qué punto afecta a la conducción.

“Hasta ahí muy bien, pero no es lo mismo los efectos por un cigarrillo, me estás diciendo que te da por comer, si, que te puedes morir de un cáncer, lo que quieras, a un porro que digamos te nubla la mente, y tu forma de ser conduciendo te la puede cambiar totalmente.”

(Chico, G.D. 5)

En general hay un bajo conocimiento sobre los posibles efectos que pueden tener diferentes tipos de drogas, así como una baja experimentación con drogas.

“No, no. Hablo por cosas que he escuchado. Gracias a dios no es por experiencia.”

(Chico, G.D. 5)

“Ahí sí me parece que son los jóvenes los que se drogan más, sobretodo con esas sustancias, son los que ¡vamos!, yo no he visto a ningún padre de 40 años tomándose pastillas, vamos de éxtasis.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo lo sé porque lo he visto, he tenido al lado al tío, amigos míos, pero que no.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo no te puedo decir del éxtasis porque no se lo que es.”

(Chico, G.D. 5)

“Porque la gente, por ejemplo la juventud pues es una droga que está muy a la orden del día, más que ninguna, pues por ejemplo, son los porros.”

(Chico, G.D. 5)

“El tabaco, pero sí, el tabaco a lo mejor es un problema de... pero el tabaco a ti no te influye a la hora de...no, si, vamos a ver, no te lo voy a negar, igual que el alcohol, igual que todo, para mí es una droga pero no te cambia tu forma de ser, no te la cambia en ningún momento. El tabaco no te influye en tener accidentes.”

(Chico, G.D. 5)

“No, pero tú te fumas un cigarro y no es lo mismo que si te bebes dos cubalibres.”

(Chica, G.D. 5)

“Pero no te los fumes, y mira cómo estás nervioso, no se que, y comiendo...eso es cambiar la persona, porque os ponéis insoportables.”

(Chico, G.D. 5)

“Eso también hay que preguntárselo a la gente que ha consumido, en este caso pues yo creo que ninguno de aquí, ¿no? Yo el alcohol sí, pues yo te puedo decir que yo perfectamente, yo he estado en una discoteca y se que he ido bebido y digo “bueno pues me da igual”, y he cogido el coche y he ido a muchos sitios, pues yo no te puedo decir exactamente si sería capaz con el éxtasis o no sería capaz, pero si a lo mejor he sido capaz de cogerlo estando alcoholizado, ¿porqué no estando con el éxtasis?”

(Chico, G.D. 5)

“Yo creo que con el alcohol si hay gente que puede decir, “yo lo aparco”, pero con el éxtasis es más fuerte y es lo que te hace que...lo que hemos dicho...”

(Chico, G.D. 5)

f) Creencias acerca de porqué los jóvenes conducen bajo los efectos de las drogas

Una creencia fundamental y muy extendida es que se conduce bajo los efectos del alcohol y otras drogas principalmente porque se consumen para experimentar placer, para pasarlo bien.

“No, pero también, las personas jóvenes estamos concienciados que bebiendo te lo pasas mejor y...yo por ejemplo, yo he salido días y a lo mejor no he bebido porque a lo mejor he estado resfriado o lo que sea y no puedes beber con los medicamentos y te o puedes pasar igual de bien sin beber que bebiendo, pero tenemos ya hecho en la cabeza que el alcohol es...y ya está, y no debería ser así, y ya está.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero hay gente, lo que tú has dicho antes de que hay gente ridícula, que sí, que a lo mejor dicen, “pues bebo y estoy más suelto”, que es mi caso, yo por ejemplo voy a salir, y...que no estoy a gusto y si por ejemplo, me tomo lo que sea pues estoy más suelto e incluso...”

(Chico, G.D. 5)

“Yo creo que no lo piensan, ellos piensan que están muy guay, que están de buen rollo y cogen el coche como si estuviera normalmente.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero los jóvenes y los que no son tan jóvenes, lo que es que a los jóvenes se le da más.”

(Chica, G.D. 5)

“Pero a partir de unos años tú no ves a mucha gente mayor tomando éxtasis, y menos esas drogas, por lo menos, porros si puede tomar mucha gente, y coca también se mete mucha gente mayor, ¿pero así lo que es drogas mas moviditas de pastillas y todas esas cosas?, yo gente joven y nada más.”

(Chico, G.D. 5)

“Hombre, no es que conduzca...”Yo voy a tomar éxtasis y voy a conducir”, no lo hacen a caso hecho, es decir, salen de fiesta, consumen éxtasis y otra drogas y luego tienen que utilizar el coche para transportarse, llegar a su casa, llevan a sus

amigos, llevan a su novia, o irse a otro lado de fiesta, que ya eso implica el coche. O sea, yo no voy a consumir éxtasis, voy a consumir drogas para conducir el coche, a ver como conduzco el coche, no, es simplemente...”.

(Chico, G.D. 5)

Fundamentalmente este disfrute está asociado a los fines de semana y las salidas nocturnas.

“A mí. Y yo pienso que el coche es secundario, es decir, tú sales de fiesta y tú no piensas que vas a coger el coche tomando éxtasis si no que necesitas coger el coche para trasladarte a otro sitio, no piensas que has tomado éxtasis, lo veo secundario, yo pienso que ninguna persona dice, “Voy a coger el coche y voy a consumir éxtasis a caso hecho”.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo creo que habiendo casos, poquísimos casos a gracias a dios, de gente lo coja para jugársela, porque como hay de todo en la viña del señor y creo que sí, que es una cosa que no se piensa. Lo primero es pasármelo bien, luego tomarme mis cosas para pasármelo mejor, se supone o para pasármelo bien, que hay gente que depende de eso, y después si cojo el coche me da igual, me da lo mismo porque “como no pasa nada”.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero los adolescentes son inconscientes de...a mi pregunta, vamos, que la gente coge el coche y lo que hace es que va a la discoteca, lo deja aparcado y el rato que transcurre cuando te diviertes es cuando conducen bajo lo que es...lo de esto de éxtasis.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo he cogido mi coche para salir de fiesta y no he bebido tanto como cuando no he cogido mi coche, es decir, cuando cojo mi coche me bebo 3 o 4 copas y cuando no cojo mi coche llego a mi casa ciego, por así decirlo.”

(Chico, G.D. 5)

También se argumenta que para divertirse se precisa de transporte propio para acceder a los espacios de ocio que están muy alejados y con ellos, la ansiada diversión.

“El problema es que sí, que somos tontos, pero otro problema creo que es que las discotecas por espacio o por terreno, se suelen hacer fuera de la ciudad, en pues, yo qué sé, es más propicio un accidente en un trayecto largo, de noche sin iluminación, a un trayecto por ejemplo corto, que te pille al lado.”

(Chico, G.D. 5)

La presión del grupo es clave para entender tanto el consumo como la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

“Las amistades también yo creo que en el asunto de drogas, las amistades influyen mucho.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo tengo los mismos amigos que tú y hasta ahora nada, yo sigo igual.”

(Chico, G.D. 5)

“Ya, pero eso es según la persona, porque también hay gente que va borracha y te dice “pues dejo el coche” y hay gente que va borracha y dice “pues no lo dejo”. Eso es según la persona, me refiero, pero mucha gente por tonta, porque esa gente es por tonta, dice “venga no sé qué, no sé cuánto” y mucha gente no toma, pero hay otra gente que sí, ¿entiendes lo que te quiero decir? E influye mucho las amistades, esto y lo otro, pero es que cada...aquí en conclusión, cada uno es cada uno.”

(Chico, G.D. 5)

“Ya, si hasta ahí llego, pero no es lo mismo que no te digan nada, que tú vivas aislado, a que te digan...a lo mejor un día pasas, el segundo dices paso, y a lo mejor llega un día que cualquier problema o cualquier tontería que tengas en la cabeza, que la juventud tenemos un montón de poyadas en la cabeza, que si no es la novia que te has peleado, que con los padres, por los estudios, que esto que lo otro...que no estoy metiendo a todos en conjunto, estoy hablando en casos aislados, ¿me entiendes? Que yo se que pasa que a lo mejor cualquier problema.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero fíjate en nuestro grupo ha habido, ¿cuántos somos? 30 o 40 y el único que más se salva soy yo, y de 40 uno...pues haz el porcentaje de eso, que todos somos jóvenes.”

(Chico, G.D. 5)

Otro factor importante es la posición en contra de las normas sociales establecidas y la educación recibida, inherente a ser joven.

“Lo piensas, lo sabes, primero lo sabes porque te lo han enseñado, lo sabes, lo piensas y te da igual.”

(Chico, G.D. 5)

“También lo que tenemos los jóvenes con respecto a todo es que cuanto más te dicen una cosa, no hagas esto, parece que cuanto más feo lo hagas mejor.”

(Chico, G.D. 5)

“Y lo tienes en los niños chicos, un niño chico tú le dices, “no toques un enchufe” y el niño lo que va a hacer en cuanto te des la media vuelta es tocar el enchufe.”

(Chico, G.D. 5)

“Eso es si no te explican, cuando te dicen “no toques el enchufe y punto”, es cuando te da curiosidad, pero como a ti siempre te están explicando y te están dando matraca todos los días, “nene no conduzcas así porque...”, “y el alcohol no se que”.”

(Chico, G.D. 5)

“Por eso tienes que llegar a eso, es que quieres que te diga, ni correr tampoco, si es que yo soy también el primero que la caga, ni correr ni esto ni lo otro, pero es que es verdad que a los jóvenes nos da todo igual, “ah, ¿para qué?”.”

(Chico, G.D. 5)

“También, lo mismo que nos están informando que si no cojamos el coche, que si esto, que si lo otro, los mismos anuncios hay de que hay muchos accidentes, incluso más, bebiéndote bebidas alcohólicas, te ponen muy chiquitillo abajo, “bebe que es tu responsabilidad”, pero también están todo el día, ¿sabes lo que te quiero decir?, alcohol, alcohol, alcohol...¿sabes lo que te quiero decir?, igual que el

tabaco, venga a decir, “no fumar, no fumar”, pero está a la orden del día, lo tienes...”

(Chico, G.D. 5)

“Pero es que le estás echando la culpa a los demás. Vuelves a decir que como yo tengo todo esto, pues lo voy a utilizar, no, pues tú eres una persona consciente y es que para mí que somos muy influenciables, aparte de tontos. Estamos así y estamos con el cerebro tan abierto a todo lo que me salga. A todo lo que me pase, “lo voy a probar”, pues no, y encima de todo con otra cosa que sabes lo que te va a pasar pues sigue probándolo, es que porque haya muchas cosas no tengo que probarlas todas. “

(Chico, G.D. 5)

Otro factor importante a la hora de la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas es la comodidad e independencia de manejar tu propio vehículo en los desplazamientos.

“Que se coge el coche por comodidad y luego no somos conscientes de lo que podamos...del accidente que podemos producir.”

(Chica, G.D. 5)

“Porque yo voy con mi coche y si me quiero ir a una hora pues me voy a una hora y no tengo que esperar al autobús, porque por ejemplo, en el autobús hay un horario pues como cualquier servicio público, a las 3.30 h, sale el primero, a las 5 h, sale otro, ¿no? Y los horarios también tienen que ver, a lo mejor un niño tiene estipulado con su padre llegar a una hora a su casa.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo prefiero depender de mí mismo que de mi colega porque hasta que mi colega no termine de estar con la niña esa pues no me puedo ir, no pues yo me llevo mi coche y me llevo mi coche.”

(Chico, G.D. 5)

“Eso no lo pensamos, pero tú solo dices, yo prefiero irme en mi coche y ahora mismo no me apetece estar aquí, me apetece estar en otro lado, pues cojo mi coche, que vale que hay posibilidades, pero el problema es mío, que no es de nadie, pero que es una cosa que deberíamos de concienciarlos y poco a poco.”

(Chico, G.D. 5)

g) Diferencias entre chicos y chicas

A la hora de la conducción las chicas opinan sobre sí mismas de forma favorables, con una visión de mayor responsabilidad que los chicos.

“Las mujeres somos más responsables.”

(Chica, G.D. 5)

Algunos chicos mantienen una posición negativa respecto a la conducción de las mujeres, aduciendo que se distraen más en la conducción porque son presumidas, y que en todo caso conducen menos que los chicos.

“Sí, pero también por ejemplo, todos somos realistas y las mujeres por ejemplo, son más presumidas que los hombres, un ejemplo, bueno, hay de todo, pero he visto a mujeres que salen de su casa sin maquillar y llegan al trabajo hechas un primor, ¿cuándo lo hacen?, pues yo he estado parado en un semáforo y he visto a la tía que si con el rimel, que si con el pinta labios, que si me echo pote, que si esto que si lo otro...¿entiendes lo que te quiero decir?”

(Chico, G.D. 5)

“Que tienes que contar también eso un poco, que también hay menos mujeres conduciendo.”

(Chico, G.D. 5)

En general los chicos opinan que las chicas son más responsables y prudentes en la conducción.

“Pero las estadísticas lo dicen, que las mujeres son las que tienen menos porcentaje de accidentes.”

(Chico, G.D. 5)

“Son más responsables a la hora de...”

(Chico, G.D. 5)

“Y ahora hay más mujeres porque ha habido un cambio en el que la mujer pues, gracias a dios, la mujer de ahora no es la mujer de hace 30 años, antes una mujer con un coche decías tú, “es marimacho”, el pensamiento que había antes, y ahora hay más mujeres y yo por ejemplo, yo lo se por mi hermana porque si, porque yo voy muy tranquilo con ella, y yo he tenido circunstancias, mi hermana tuvo un

porrazo y es lo que he contado antes, que yo qué sé, que no...que yo creo que las mujeres son más prudentes.”

(Chico, G.D. 5)

También a la hora del consumo los chicos mantienen la opinión de una mayor responsabilidad por parte de las chicas ya que consumen menos, y si han consumido también son más prudentes a la hora de conducir, llegando incluso a tomar la decisión de no conducir, tanto antes como después de consumir.

“Yo creo que sí, son mas prudentes porque el hombre tiende a envalentonarse, cuando está bebido y cuando coge el coche, intenta demostrar lo hombre que es conduciendo, y una mujer está bebida pero no intenta hacer nada, simplemente va con cuidado, de ir mas despacio...es más responsable, mucho más responsable.”

(Chico, G.D. 5)

“Además, beber no beben tanto.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero en el caso de que la mujer bebiera igual que el hombre, a la hora de conducir la mujer se comporta de forma diferente que un hombre, el hombre tiende a vacilar más con el coche, a salir haciendo ruedas, a hacer el trompo...y la mujer tiende a asegurarse a sí misma, es decir, va despacio, que sabe que va bebida.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo creo que tampoco van a conducir, eh, yo creo que tienen más cabeza que nosotros.”

(Chico, G.D. 5)

“Si poca cabeza tenemos por tomar éxtasis, tienen un poco más que los hombres, y a parte que conducen menos, si vas quitando casos, haciendo filtros, al final se quedan en dos que conduzcan y tomen éxtasis.”

(Chico, G.D. 5)

“Y ya no con éxtasis, yo es que creo que pocas mujeres llevan el coche cuando van de fiesta, a no ser que no beban, pero si saben que van a beber no lo llevan.”

(Chico, G.D. 5)

Otras opiniones tanto de chicos como de chicas es que no hay diferencias entre ellos en cuanto al comportamiento de conducción cuando se ha consumido.

“Yo creo que ninguna. Yo creo que una niña que tome éxtasis actúa igual que un niño y en lo consciente de decir, “yo cojo el coche, yo voy toda puesta”, y yo creo que con el éxtasis la reacción es la misma que en los hombres, yo creo que es igual vamos.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo creo que es los mismos efectos y todo igual, hombre, que las mujeres si porque habrá menos que consuman, pero que es lo mismo.”

(Chica, G.D. 5)

Hay una opinión minoritaria de que las chicas consumen más que los chicos.

“No, yo qué sé, yo de las niñas que he visto...incluso más viciosas que algunos hombres, es que son casos aislados, pero...”

(Chico, G.D. 5)

h) Intención de conducta (medidas a adoptar si se han consumido drogas y tienen el vehículo aparcado en la puerta)

Una posible medida importante a tener en cuenta sería el uso de transportes públicos, como coger un taxi.

“Lo aparco y cojo un taxi.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo creo que en frío todo el mundo dejaría el coche y cogería un taxi, aquí ahora mismo hablando tranquilamente, pero luego en la situación, cuando estás de fiesta, para arriba para abajo, vamos a tal sitio, que si vienes para acá tienes a coger el coche, “Ah no pasa nada, que si son 300 m. o es 1 km lo que tardo, voy despacico y no pasa nada”, y acabas cogiéndolo.”

(Chico, G.D. 5)

También podría ayudar esperar que se pasen los efectos de la sustancia consumida, para así conducir posteriormente en un mejor estado.

“Yo he estado en muchas situaciones en las que he bebido alcohol, porque estamos hablando de éxtasis en este caso, pero como el éxtasis no lo he probado, te estoy hablando en mi caso de alcohol, me encuentro en dos situaciones, que no puedo coger el coche, que me cuesta ya trabajo por así decirlo entablar una conversación con una persona o el hablar o el bailar o el andar, pues nada, no cojo el coche, prefiero esperarme o bailar una hora más o beberme 3 o 4 coca colas para que se me pase la borrachera, o en el caso del éxtasis que se me pase el caso del éxtasis, a coger el coche, pero son casos ya límites, que ves tú que ya no puedes meter la llave ya ni en el coche, ahí cuando ya dices tu “mira, esto es muerte segura”, pero cuando vas normal y corriente dices “no, controlo, controlo” pero en casos límite...”

(Chico, G.D. 5)

Hay quien llevaría a cabo conductas bastante arriesgadas como coger el vehículo bajo la responsabilidad del conductor, ya que cree que se controla el comportamiento y la conducción.

“Pero ahí está ya la persona, por ejemplo, yo he tenido casos, y no hace mucho tiempo, este fin de semana, de gente que quería coger el coche e iba un poco contenta y yo personalmente no me monte en su coche, es decir, “si quieres que me monte en tu coche deja que lo lleve yo”, porque yo voy mas seguro conduciéndolo yo que en las manos de otra persona y prefiero llevar el coche yo a que lo lleve otra persona.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero si tú has bebido también, ¿qué seguro vas a estar?”

(Chico, G.D. 5)

“Pero lo responsable sería decir “pues ahora cojo las llaves, me las guardo, se han perdido las llaves, vamos en taxi”, eso sería ser responsable, pero que nunca lo hacemos, como tú dices del alcohol de alcoholemia, muchos fines de semana, que yo lo he visto, “a ver ¿tú cuántas te has bebido?”, “yo me he bebido cuatro”, “¿tú cuántas te has bebido?”, “¿te has bebido una?, pues cógelo tú, que tú seguro que no vas a dar positivo.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero me creo más responsable, me veo muchísimo mas responsable que esa persona.”

(Chico, G.D. 5)

“Tú imagínate si es “controllo, controllo” y la gente tiene accidentes, por no poder meter la llave en el contacto, no saber ni donde está el intermitente, que vas ya...pues ya son casos límite en los que yo personalmente no cogería el coche, yo ni ninguna persona, lo primero es que tus amigos y cualquier persona que te ve cogiendo el coche en ese estado es que no te va a dejar, ya sea conocido o desconocido, porque yo veo una persona que va volcado, que no puede ni andar, cogiendo el coche y aunque no la conozca le quito el coche, o sea, le quito la llave del coche.”

(Chico, G.D. 5)

Otra posible medida sería concienciarse de la gravedad de la conducta de riesgo puesta en práctica y sus posibles consecuencias.

“También tendríamos que concienciarnos los jóvenes, y me incluyo yo, por ejemplo, si tú sabes que una persona, tú te vas con una persona con el coche, pues que vayas conscientemente en que esa persona no va a beber. Sabes lo que te quiero decir, porque yo por ejemplo, yo voy con amigos y se que van hasta el culo, bueno, hasta el culo, que se han bebido 2 o 3 copas, y a mí me da igual, y digo pues me voy...”

(Chico, G.D. 5)

“Que tampoco hay que beber mucho, ¿eh?, que ya con una copa...”

(Chico, G.D. 5)

i) Situaciones donde conducirían si previamente hubiesen consumido drogas

En general, sólo se cogería el vehículo si se llegaran a encontrar en una situación de emergencia.

“¡Uf! En una emergencia...muy...evidente, vamos, pero no creo que cogería el coche, tiene que ser una cosa muy urgente.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo creo que no lo cogería a no ser que fuera una urgencia y ya está.”

(Chica, G.D. 5)

“Yo para mí...es que también depende de la urgencia que tengas pero para eso es...”

(Chico, G.D. 5)

También conducirían por causas de menor urgencia, como por ejemplo para no tener que dejar el coche solo en un lugar deshabitado, normalmente donde se encuentran los lugares de ocio nocturno.

“Es lo que ha dicho él, yo qué sé, si te pones a imaginar cosas pues, que si me quedo en un sitio en medio de...que se queda el coche solo, por ejemplo, yo qué sé, por poner casos así.”

(Chico, G.D. 5)

Aunque también conducirían en situaciones sin urgencia o en cualquier situación como llevar a una chica a su casa.

“¿En qué casos conduciría yo el coche si hubiera consumido éxtasis? Pues en cualquier caso, desde el momento que me dice una niña llévame a mi casa, la llevas a su casa aunque hayas consumido éxtasis; en el momento que haya una pelea y tengas que llevar a un amigo a urgencias, llevas a tu amigo; en el momento que llegas tarde a tu casa porque hay personas que tienen hora para llegar a su casa y son las 5 h de la mañana y tienen que estar a las 5 h de la mañana, cogen el coche y se van; es que hay un montón de casos en que las personas cogen el coche, y es así en la realidad lo que pasa, porque cualquier persona coge el coche, no solo hablándose de éxtasis, sino de alcohol, o cualquier tipo de droga, la gente coge el coche, y así es muy duro decirlo pero es así, y lo cogemos, es como ha dicho antes Manolo, nos estamos dando y hasta que no vemos sangre no somos conscientes, pues si, somos así de tontos y cogemos el coche, que sabemos que no podemos coger el coche, que nos arriesgamos, pero así seguimos cogiendo el coche, para cualquier tontería, desde llevar una niña a cualquier sitio hasta llevar a un amigo a urgencias o cualquier cosa, yo por lo menos, en mi caso con mi coche.”

(Chico, G.D. 5)

j) Visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas

Hay una actitud contraria a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas, aunque asumen que es algo habitual y extendido.

“Estamos hablando de una droga, que es una pena depender de una sustancia para ser feliz, y siendo joven peor todavía, que es cuando se supone que tienes que estar en la flor de la vida y tienes que...no, al revés, “dependo de esto porque sin esto no puedo salir”, porque yo eso lo he escuchado yo millones de veces.”

(Chico, G.D. 5)

“No conduciendo, bebe todo lo que quieras, pero no conduzcas que es la gracia si tú puedes beber todo lo que quieras pero...”

(Chico, G.D. 5)

“Tú con 18 años o con 20 años, que eres responsable para muchas cosas, yo soy responsable para esto, responsable para esto, pero ¿no eres responsable para decir “mira, no voy a conducir” o “vas a conducir tú en vez de yo”?, somos responsables para lo que queremos.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero lo que está claro es que la gente va a seguir conduciendo el coche borracho, y ahora que por ejemplo, en noche vieja, cuando pase la noche vieja será noticia, no se cuantos muertos, y así está, que está a la orden del día.”

(Chico, G.D. 5)

K) Calificativo que le pondrían al hecho de conducir bajo los efectos de las drogas

En general son calificativos negativos como irresponsables, gilipollas o tontos.

“Pues eso ya es irresponsabilidad de los jóvenes.”

(Chico, G.D. 5)

“Pues yo creo entonces que los jóvenes son gilipollas.”

(Chico, G.D. 5)

“Entonces el tonto eres tú, entonces, vamos a ver, estás poniendo que todos los jóvenes somos tontos.”

(Chico, G.D. 5)

l) Negociación con los amigos o con la pareja para conducir de forma más segura

En general, consideran que sería una buena práctica, pero que en la realidad se hace mal, y al final termina conduciendo normalmente la persona que se encuentre en el mejor estado.

“Lo que estamos diciendo antes, se puede negociar pero se hace mal. Hay amigos que...yo he visto en muchos...es que hay muchos casos, yo he visto amigos que se dividen y dicen, “este fin de semana tu no bebes y es seguro, y esa persona no bebe”.”

(Chico, G.D. 5)

“Sí, pero ¿qué persona sale siempre con el mismo grupo? Porque yo salgo con la gente de esta mesa y decido no beber yo, pero a lo mejor el fin de semana que viene salgo con otro grupo de amigos y...”

(Chico, G.D. 5)

“Lo suyo sería buscar a un amigo comodín como por ejemplo, Manolo que nunca ha bebido alcohol.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero lo que estabas diciendo de negociar, es que lo he visto con mis propios ojos que se negocia mal, es decir, “¿tú cuantas te has bebido?”, “tal”, “¿tú cuantas te has bebido?”, “tal”, y el que menos haya bebido es el que coge el coche, y está mal porque a lo mejor el que ha bebido 6 cubalibres, que está mal, ¿no?, pero que no tiene nada que ver la cantidad que bebas para conducir o no conducir, que no bebiendo es como se debería hacer, pero no se hace.”

(Chico, G.D. 5)

m) Medidas o prácticas se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos de las drogas

Una posible medida sería la de establecer un mayor control en la venta de sustancias, fundamentalmente ilegales.

“Sí, pero me refiero que está muy fácil el asunto de las drogas, es muy fácil, que yo no te estoy diciendo que la culpa sea...de la guardia civil porque no...pero digo yo que si hubiera una medida a la salida de las discotecas e hicieran un control a todo el mundo pues, eso, que los controles lo hacen en unos sitios que la gente se los sabe y se los suele saltar.”

(Chico, G.D. 5)

“Tampoco hay una ley muy fuerte de... porque conseguir drogas hoy en día no es tan difícil como parece, en cualquier lado, en cualquier discoteca, en cualquier esquina te pueden ofrecer la droga. Pues también una cosa que se podrías hacer es meterle mas presión a la gente esa e intentar quitarle del medio a...”

(Chico, G.D. 5)

Nuevamente los trasportes públicos alternativos y accesibles, en cuanto a frecuencia, lugar y precio, tienen un papel importante.

“También se puede ir en taxi.”

(Chica, G.D. 5)

“Pero la gente a lo mejor no tiene el poder adquisitivo de decir “me voy en taxi”.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero si tienes el poder adquisitivo de comprarte una botella de Jack Daniels, ¿no? Tienes poder adquisitivo para una cosa y para la otra no...”

(Chico, G.D. 5)

“Más autobuses.”

(Chica, G.D. 5)

“Ahora autobuses hay un montón, ahora para las discotecas grandes hay un montón.”

(Chico, G.D. 5)

También podría ayudar un mayor control en el horario de las discotecas e impedir que tengan aparcamiento.

“Pero yo creo que también los horarios influyen mucho, por ejemplo, las discotecas, ¿no?, si a lo mejor las discotecas se cerraran todas a la vez, ¿no?, pues a lo mejor los controles de alcoholemia podrían ser mas eficaces, ¿me entiendes? Las discotecas de las afueras cierran a las 8h de la mañana, y luego hay sitios que abren a las 8h de la mañana, hasta el mediodía, ¿no?, pues es más difícil controlar eso que si dijeran “a las 5 h de la mañana se cierra todo”, yo creo que los controles de alcoholemia serían mas eficaces que en tantas horas porque todos sabemos que un control de alcoholemia nunca ha durado toda la noche.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero la gente se vendría mas abajo al decir “coño me van a pillar” y se echarían mas abajo a la hora de coger el coche.”

(Chico, G.D. 5)

“Que no hubiera aparcamiento en las discotecas.”

(Chico, G.D. 5)

Los agentes de la ley tienen un papel importante dentro de las medidas de prevención a través de un mayor control sobre el tráfico y las infracciones que se cometen.

“Pues yo no lo veo bien, tendría que haber más todavía, y que te quitaran el carné en el momento, y que te lo sacaras otra vez, tú verías como no beberían más. Así se quitarían todas las tonterías, lo que pasa es que hasta que no te dan el palo no te...”

(Chico, G.D. 5)

“Igual que correr, de correr tendría que haber un control cada cien metros, bueno, cada cien metros no, pero cada diez kilómetros ponía yo un control.”

(Chico, G.D. 5)

“De hecho la Guardia Civil, ahora en Navidades está poniendo un incremento de controles cada doscientos kilómetros.”

(Chico, G.D. 5)

“Hasta el día veinte, en la época de Navidades, pues normal, es cuando se incrementan los accidentes.”

(Chico, G.D. 5)

“Que a las salidas de las discotecas se hiciera un control exhaustivo de la gente, igual que en el estadio de fútbol la vigilancia está de que estamos viendo de las bombas, de las armas, en la misma puerta de la discoteca, a la salida tú, pún y dividirlo en grupos y el que pueda, pueda y yo qué sé, yo lo veo de esa manera.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo veo muy bien eso que han puesto de los controles...ya se ha dicho hoy en las noticias que ha funcionado, que ha habido un veinte por ciento menos de accidentes...”

(Chico, G.D. 5)

“Que siempre va a haber accidentes, pongas radares o no pongas radares, siempre va a pasar algo, ¿entiendes?, pero puedes disminuir el porcentaje y se nota un puñado.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero es que el Hiperacor...eso del Hiperacor está muy mal hecho porque vamos a ver, ponen unos locales, ¿para que se supone que está ahí esa gente? supuestamente para que no se líen follones, vale, pero tú cuando llegas al Hiperacor está todo lleno y está todo lleno de coches, y esos coches son de la gente esa, y sabes que esa gente está bebiendo en el botellón, ¿porqué se le permite salir a esa gente con el coche?, ahí tenía que haber un control, ¿porqué no hacen controles ahí?”

(Chico, G.D. 5)

Además de las anteriores medidas, los agentes de la ley también tendrían en sus manos la posibilidad de aumentar el número de multas y de que estas sean más severas, llegando incluso a medidas tan extremas como las penas de cárcel.

“Pero siempre ha sido así, las personas...y la ley yo creo que está así, que el que lo hace bien al final es quien lo paga, y el que lo hace mal es el que se ha beneficiado, y siempre ha sido así, y seguirá así.”

(Chico, G.D. 5)

“Lo que no puede ser es que una persona borracha con la responsabilidad de llevar un volante y esa persona no cumpla la pena que está estipulada, de hecho, está propuesto; yo tengo conocimiento de eso, de que el que vaya más bebido de la cuenta, directamente tiene pena de cárcel 6 meses, pues yo lo veo eso perfecto, porque cuando tú te pegas 6 meses en la cárcel te lo vas a pensar bastante mejor que si te cae una multa.”

(Chico, G.D. 5)

“Es que la multa la puede pagar todo el mundo.”

(Chico, G.D. 5)

“Dan muchas facilidades.”

(Chico, G.D. 5)

“Y el carné, es lo que más rasca a la gente porque es, a parte de la multa, sacarte más dinero, tienen que poner más de multa y el carné no depende de los casos, tú has bebido, pues a partir de un límite fuera el carné.”

(Chico, G.D. 5)

“Seis meses de cárcel, ya verás como cuando salgas de la cárcel a los 6 meses te lo piensas mejor.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo daría una oportunidad, por ejemplo, a la segunda es cuando ya sea cárcel.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero estamos viendo casos hoy en día que...solo paga, por ejemplo, el caso de Farruquito, estamos hablando ya de un caso aislado, pues ese chaval si a lo mejor le hubiera pasado a ella, a Patri, a Humberto o a quien sea, y estaría en la cárcel seguro ¿qué pasa? Que se tiene que medir a todo el mundo igual, y por desgracia no se mide a todo el mundo igual, y es lo que pasa, ¿qué pasa? Que ahora un joven dice “Qué polla...ah, yo pilló a una persona y si no han metido a Farruquito ¿por qué me van a meter a mi en la cárcel?”.”

(Chico, G.D. 5)

“No, a lo mejor, por ejemplo, yo lo reconozco porque en mi trabajo lo veo bastante, que tú paras a una persona, y va esa persona humilde de clase media, que está harta de trabajar en el campo y a lo mejor le sancionas un multa de X dinero y a lo mejor le cuesta mucho pagarla, y hay otras personas que van a lo mejor con un Mercedes y les multas por beber y “Pues como tengo dinero, Pues la pago y sigo bebiendo”, pues esa persona tendrían que ponerle una multa más grande y encima de todo...”

(Chico, G.D. 5)

“Para todos igual... tu dime a mi el pobre hombre, que está harto de trabajar en el campo, ganando mil duros al día tenga que pagar una multa de 800.000 pts.”

(Chico, G.D. 5)

“Pues que el pobre hombre no beba...”

(Chico, G.D. 5)

“Pero el poder adquisitivo del hombre del campo, que si, la misma culpa tiene uno como el otro, pero que una persona que se va a concienciar antes que la otra porque la del campo dirá “coño, que este es el comer de mi familia y como...” y el que tiene un porrón de billetes dice “a mi me suda la polla, que me paren 40 veces porque yo lo voy a pagar”.”

(Chico, G.D. 5)

“Las sanciones tendrían que ser muchísimo mayores, con penas de cárcel, de 6 meses, y a quien le pese, le ha pesado.”

(Chico, G.D. 5)

También sería importante dificultar el acceso al carné, fundamentalmente en lo que se refiere a los aspectos prácticos o necesarios para desempeñar una conducción segura.

“Lo que tienen que dar es menos carnés.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo también te digo una cosa, que los carnés hoy en día, es mi opinión están muy mal dados.”

(Chico, G.D. 5)

“No es que estén mal dados, porque un tío que se saque su teórico se lo ha tenido que currar, hoy en día se lo ha tenido que currar. Pero la teoría es la teoría...”

(Chico, G.D. 5)

“Y la práctica es la práctica. Es lo que tú dices que tú vas con un coche de la autoescuela y no vas como cuando vas solo. En los coches de la autoescuela siempre tienes que llevar las dos manos en el volante, tu dime, ¿tu conduces con las dos manos en el volante?”

(Chico, G.D. 5)

“Yo lo que se es que el carné se lo tenían que dar...una cosa más pausadica, que por ganar dinero le dan el carné a todo el mundo.”

(Chico, G.D. 5)

Se aportan otra serie de medidas menos extremadas, aunque directamente relacionadas con la ley, como serían las medidas judiciales educativas.

“Lo que yo veo también muy bien y lo he escuchado, es que había un juez en Granada que a los jóvenes cuando pasaba cualquier cosa de esas que tenía un accidente o lo que sea, en vez de sancionarlo, a lo mejor si lo sancionaban, a trabajos sociales, por ejemplo, a mí, yo nunca me ha pasado y que no me pase, yo tengo un porrazo, ¿no? Y yo se que en el momento que a mí me llevan a lo mejor al hospital, yo si las personas son conscientes de lo que sufre la gente, porque hasta que no te pasa no sabes tu lo que es, y las personas se conciencien de que sufre esa gente, porque hasta que no te pasa no sabes tú lo que es.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo eso...yo por lo menos lo del juez este pues yo lo veo muy bien porque quieras que no en el momento ese... hay gente...como todas las personas cada uno tiene su forma de pensar, pero yo por lo menos, si a mi me ocurriera y yo viera en el hospital que...y te hablan las enfermeras y todo el mundo del tema...y tu ves a las...y eso tiene que ser muy fuerte cuando te llega un niño al hospital con la cabeza abierta.”

(Chico, G.D. 5)

“Yo creo que eso es una medida muy buena que deberían tomar los jóvenes, porque tú puedes poner la tele y si se ve en la tele, pero en la tele estamos acostumbrados a ver tiros, estamos acostumbrados a ver un puñado de cosas, accidentes, pero no es lo mismo verlo en la tele que verlo en... ¿sabes lo que te quiero decir?, yo lo veo muy bien eso, es un ejemplo...”

(Chico, G.D. 5)

“Te conciencias más.”

(Chica, G.D. 5)

También se abordan las medidas dirigidas a una mayor concienciación y un control sobre el propio comportamiento.

“Pero bueno, la culpa no es de los que hacen o de lo que no hacen, la culpa es ¡claro!, de tu pie, si tu pié dice de que...bueno tu cabeza dice que le pises más, por eso muchas veces nos pasa a nosotros que dices, ¡coño, como anda mi coche, mira! De todas maneras, es lo que tu dices, que te envalentonas, que te crees que vas de puta madre y en cualquier de esto por el exceso de velocidad, los reflejos disminuyen, aunque tú te creas que tienes muchos reflejos la...”

(Chico, G.D. 5)

“Yo creo también que es gente irresponsable, que es consciente y ¿sabes?, y que se da cuenta de esas cosas y que... es verdad... que lo que dice la televisión que hay que poner un conductor cada noche que salgas..., ¿me entiendes lo que quiero decir? Hoy en día, la mayor parte de nosotros tenemos coche, me refiero, y si un día lo coge uno y otro día pues lo coge otro...pero también te cuesta decir ¡coño! están mis amigos... estás en tu ambiente y te cuesta no beber. Que si, que es una mala...”

(Chico, G.D. 5)

“Hombre, nadie te obliga a tomar nada para...”

(Chico, G.D. 5)

“Si no fuéramos tan viciosos como somos, pues no pasaría nada, como somos tan así, viciosos con todo que con una mijilla que nos guste y nos lo ¡uf! nos vamos hasta el final cuando nos pasan esas cosas, ¿sabes lo que te quiero decir? Tú métete más en el Hipercor, ¿quién hay detrás del Hipercor?”

(Chico, G.D. 5)

“¡Paco!, más concienciados...mira, en la escuela te enseñan, tus padres te enseñan, ¿o no te enseñan tus padres?, en el instituto te enseñan, por la calle te enseñan, cuando estás en no se cuanto te enseñan, te enseña todo el mundo, ¿qué es lo que pasa? Que nos sale de la polla, hablando mal y pronto, si es que es en todos lados, y no me vale ahora; “no es que no se qué”, aunque no lo digas lo haces y conduces, todos conducen bebidos más de una vez, todos menos yo, y porque no bebo y tú lo mismo, y tú lo mismo, y todo el mundo, ¿porqué?, porque nos da la gana.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero que eso siempre ha sido así, en todas las juventudes ha sido así.”

(Chico, G.D. 5)

“Paco el del colegio dio una ostia con la moto y se abrió la cabeza y decía todo el mundo, “coño, hay que ver”, pero después todo el mundo, lo que dice él va con la moto, va sin casco, va...”

(Chico, G.D. 5)

Los cursillos específicos sobre problemáticas relacionadas con la conducción también podrían a portar su grano de arena a la hora de la prevención de accidentes.

“Cada persona es un mundo y cada persona puede...a lo mejor una persona sabe...yo qué sé, a lo mejor deberían dar cursillos en casos ya muy precipitados pues cursillos de...además, todos no sabemos, a lo mejor tú ves un coche en una autovía de un accidente, y las condiciones que se suelen dar múltiples de esas, pues a lo mejor todo el mundo no sabe cuanto anda el coche hasta llegar a ese momento. Y hay gente que si sabe, porque hay autoescuelas y hay...que yo he visto que es bastante caro de aprender a... ¿me entiendes? Pues eso, a lo mejor cursillos, lo mismo en la autoescuela, que ya te estás gastando un dinero que lo veo excesivo porque todo es un negocio, porque esta vida es un negocio, hasta para morirse hay un negocio. Pues yo qué sé, pues...igual que se enseña a conducir pues para enseñarte a... reaccionar ante un accidente.”

(Chico, G.D. 5)

“Ya, bueno, ya hablamos de tecnologías y demás que no viene a cuento, pero por ejemplo, que estamos gastando muchos millones de pesetas y de euros en anuncios, pues que sacaran una tecnología que todo el mundo yo creo que lo ha pensado en algún momento, que el coche mientras que...que la persona del coche

sople y no arranque el coche, y eso lo tendrían que inventar y, yo qué sé, son fórmulas que habría que plantearse y una persona que va a llevar el coche y yo qué sé, aunque sople el otro, que hay muchas fórmulas.”

(Chico, G.D. 5)

Otro tipo de medidas podrían estar dirigidas a controlar la publicidad, fundamentalmente sobre la potencia excesiva y la velocidad máxima que puedan alcanzar los vehículos, fundamentalmente porque es contraria a los límites permitidos por la ley.

“Yo sé que me estoy matando, que voy a tener menos vida que tú, pero sigo fumando, si, soy tonto, lo reconozco, pero bueno, pues si estamos de acuerdo en que somos tontos, hay que hacer la forma de ser mas tontos, pues poniendo el paquete de tabaco a 50 euros o cogiendo y como dicen en las campañas estas, no anunciar mas tabaco en la televisión, pues ¿porqué no hacen lo mismo con el alcohol?, porque yo tengo un concepto del alcohol, es la típica tía buenorra con el cubito de hielo pasándoselo al tío por...y te dan ganas de pedirte una copa por si ves a una tía y te hace lo mismo, coño, pues que eviten esos anuncios, que si, que después la culpa la tenemos nosotros porque le decimos al camarero, “bueno pues en vez de una coca cola ponme un Baileys “, vale, nosotros somos...pero coño, que nos ayuden que somos así de tontos.”

(Chico, G.D. 5)

“Por muchas campañas que hagan del alcohol, el alcohol siempre va a estar en la carretera.”

(Chico, G.D. 5)

También que se pusieran en práctica limitaciones en la velocidad de los coches, desde su fabricación o como dispositivos independiente colocados después de la compra del vehículo.

“Pero si hay un límite de velocidad no tendrían que hacer los coches que corrieran tanto, pienso yo.”

(Chica, G.D. 5)

“Que sí, pero lo malo es que los fines de semana los que incumplen más las cosas son los jóvenes, pero aparte, estamos hablando de que la velocidad límite son 120 en autovía, pero tú dime un coche que no corra más que 120 hoy día. Si

hubiera un límite, si hubiera coches que no...¡coño! ¿no trucan los coches de la autoescuela para que no puedas hacer esto y no puedas hacer lo otro?, pues eso tendrían que hacerlo, ¿entiendes? Yo veo eso, que tu te compras un coche y controlas de puta madre, pero hay gente que no controla y que le gusta el riesgo.”

(Chico, G.D. 5)

“¿Tú te comprarías un coche así? con la...no ¿verdad?, ¿a que no?, entonces, aunque te lo pongan más barato ¿te lo compras o no?”

(Chico, G.D. 5)

“Pero si fueran todos de lo mismo, no tendrías más cojones que comprártelo. ¿Sabes lo que te quiero decir?, si tuvieran todos las mismas características, ¿entiendes?”

(Chico, G.D. 5)

“Pero es que la gente quiere es que tengan potencia esos coches.”

(Chico, G.D. 5)

“Es que lo que piden, no lo guapo que esté el coche o deje de estar. Lo primero que miras son los caballos que tiene el coche.”

(Chico, G.D. 5)

“Que hubiera un...un de estos que te midiera la velocidad y que cuando llegara a un tope pues que no corriera más el coche.”

(Chico, G.D. 5)

“No, pero eso lo traen muy pocos coches.”

(Chico, G.D. 5)

Los padres también podrían ejercer un mayor control paterno en la conducta de sus hijos.

“Los mismos padres llegar a un acuerdo y decir, “¿tú sales de marcha?, pues no coges el coche, y te vienes en un taxi”.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero los padres no pueden decirles a los niños, “vale, sales de marcha, haz lo que quieras, pero el coche lo dejas aquí”.”

(Chico, G.D. 5)

n) Consecuencias positivas de conducir bajo los efectos de las drogas

Las consecuencias positivas están básicamente asociadas a diversión y placer, salir de fiesta y relacionarse mejor con la gente.

“Positivas sí, porque si no la gente no lo haría, es decir, positivas a la hora de conducir no hay ninguna, todas son negativas, pero a la hora de salir de fiesta, de pasártelo bien, de conocer a gente y todo eso, tiene muchas ventajas porque te quita timidez y te quita de todo, ahora, negativas todas porque...todas.”

(Chico, G.D. 5)

“Cosas positivas y cosas negativas a la hora de consumir el éxtasis, yo creo que positivas muchas porque ya te digo, a la hora de conocer gente, de relacionarte, de pasártelo mejor, pero a la hora de conducir yo creo que todas son negativas porque...”

(Chico, G.D. 5)

“Positivo a la hora de fiesta, en la conducción no es nada positivo, no hay nada positivo.”

(Chico, G.D. 5)

“Pero que lo mismo que el éxtasis, todos los tipos de drogas...”

(Chico, G.D. 5)

“Ninguna, solamente para pasártelo bien antes de conducir, en el momento en el que te montas en el coche no hay nada positivo.”

(Chico, G.D. 5)

También la comodidad a la hora del desplazamiento es una consecuencia positiva importante, se prefiere asumir riesgos, frente a esperar el transporte público o ir andando.

“Positivas yo creo que también, porque no tienes que pegarte la caminata y no tienes que estar esperando tres cuartos de hora el autobús.”

(Chica, G.D. 5)

Hay otra opinión relacionada con una supuesta mejora de las habilidades para la conducción cuando se está bajo la influencia del alcohol u otras drogas.

“¿Y eso que tiene que ver con tomar éxtasis o no? Positivas pues mejor porque con el éxtasis andas más.”

(Chico, G.D. 5)

ñ) Consecuencias negativas de conducir bajo los efectos de las drogas

Las principales consecuencias negativas son los temidos accidentes y los posibles problemas médicos derivados de ellos, así como posibles complicaciones a la hora de una intervención quirúrgica tras sufrir un accidente.

“Negativas muchas, pues ya lo he dicho, a la hora de salvarte la vida cuando ya te has pegado el porrazo con el coche, que no reacciona igual tu cuerpo; negativo a la hora de la velocidad con el coche; ante un perro y cualquier cosa que no te das cuenta.”

(Chico, G.D. 5)

“A la hora de...yo estoy hablando ya de cuando se ha producido el accidente, es mucho más difícil para la gente que le está curando, el 061 y todo eso, es mucho más difícil y complicado para su labor, el tratar con una persona que haya consumido éxtasis a la que no ha consumido éxtasis, es decir, yo no te puedo poner lo mismo a ti para que se te corte la hemorragia si has consumido éxtasis que si no has consumido éxtasis, entonces yo veo eso también, que influye bastante el que hayas consumido éxtasis a la hora de que te salven la vida, porque si has consumido éxtasis no te pueden ni anestesiarse, no te pueden ni meter cualquier otra sustancia en tu cuerpo que la rechaza, y entonces también lo veo eso bastante negativo.”

(Chico, G.D. 5)

“Claro, porque si lo puedes contar, bien, pero lo malo es que no lo puedas contar.”

(Chico, G.D. 5)

También una especie de falsa sensación de seguridad que podría derivar en situaciones de alto riesgo, tanto para la persona que conduce como para los demás, como por ejemplo, suicidios, peleas, actuar como camicace, etc.

“Y que yo creo que con ese tipo de drogas y con todas las drogas, el cambio de carácter no es solamente conduciendo, porque yo veo unos cuantos que sus

cambios de carácter son fuertísimos, a lo mejor con tu familia eres un niño que estas acostumbrado a ver... y cuando los fines de semana hemos visto que hay muchas peleas y muchas cosas, muchas, y suicidios, que no es simplemente que mates a una persona, si no que se le va la cabeza y se suicidan como paso con el kamikaze ese, quien sabe si a lo mejor consumió algún tipo de droga.”

(Chico, G.D. 5)

“No eres consciente de lo que haces y te arriesgas a poner en peligro tu vida y la de los demás, así que positiva ninguna y negativa muchísimas.”

(Chico, G.D. 5)

“Estamos hablando de accidentes de tráfico, ¿no?, con el éxtasis, también se han visto muchos casos que con el éxtasis hay muchísimas peleas, muchísimos asesinatos dentro de las discotecas.”

(Chico, G.D. 5)

“No es que los crujen, que se crujen ellos solos que se estampan, que estamos hablando de accidentes, no...eso es así.”

(Chico, G.D. 5)

También las multas y sanciones son consecuencias bastante temidas y que podrían tener gran influencia en la modificación de la conducta que estamos manejando.

“Yo lo que sí veo es de la retirada del carné, por ejemplo, mi hermano fue por Alicante y le paró la guardia civil porque iba a 96 km/h en una carretera de 60, y le han quitado el coche un mes y por ejemplo en su caso, por ejemplo, el tiene que trabajar como casi todo el mundo, pero lo suyo sería una sanción psicológica muy elevada y según qué casos retirada del carné...”

(Chico, G.D. 5)

“Claro, es que cada...la sanción económica algunas veces si le influye porque bueno, a lo mejor una persona así dice “Bueno, 200.000 pts. es dinero” ¿no?, pero a lo mejor para un tío que le da igual pagar medio millón, dos millones, tres millones de pts, tres millones, ¿sabes lo que quiero decir?”

(Chico, G.D. 5)

“Pero tú fíjate lo que estamos hablando ahora mismo, desde el primer momento, desde la primera esquina hasta la otra esquina, no verás a nadie de más de 30 años, todo el mundo bebiendo, todo el mundo fumando porros, todo el mundo metiéndose coca, todo el mundo no se qué, y todo jóvenes, que es la gracia, que luego esos jóvenes van y cogen el coche y a tomar por culo, y es lo que pasa, que los fines de semana que se cruje a todo el mundo porque hay...”

(Chico, G.D. 5)

“Los crujen y pocos crujen para lo que estamos hablando.”

(Chico, G.D. 5)

“A mi por ejemplo, cuando me pillaron, que me pillaron con el coche borracho pues ¿qué ha pasado? que yo salgo el fin de semana y no me llevo el coche a ningún lado ni la moto.”

(Chico, G.D. 5)

Otras consecuencias son los daños a terceros, no sólo sobre la salud de los demás, como los posibles atropellos, sino los costes económicos que se generan ante este tipo de comportamientos y sus consecuencias, como gastos médicos, jurídicos, etc., y que finalmente pagamos todos los ciudadanos.

“No, yo he escuchado a muchísima gente decir, “Ah, si es que es mi problema”, ¿cómo que es tu problema? es problema de todos que tenemos que pagar el hospital para que tú te deslomes, pero bueno si sigue así pues...”

(Chico, G.D. 5)

“Y el de los demás, porque si se lleva a alguien para adelante.”

(Chica, G.D. 5)

“Claro que el de los demás, si es que no es solo...aparte de eso de pagar que siendo materialista, pero es que te has llevado a alguien por delante y qué, pero ya hablando mas del casco y del cinturón, “ah es que ese es mi problema”, no tu problema no, es un problema de los demás, pero aunque te lo digan o te lo enseñen, es cada persona, cada persona es lo que quiere.”

(Chico, G.D. 5)

También el encarecimiento de los seguros es una sanción que tienen muy en cuenta a la hora de plantearse la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

“Y con tantas cosas los seguros se los ponen a los jóvenes carísimos.”

(Chico, G.D. 5)

“Pues tú verás, eso porque estamos todos que nos pica el bolsillo, pero yo tengo una aseguradora y a ti no te aseguro, a ti tampoco (señalando), a ti tampoco, a vosotras depende, a él... depende, y a ti tampoco, ni a mí me aseguro yo, no me aseguro, bueno, me aseguro a mí porque me conozco, pero que yo no aseguro a nadie que no conozca, tendría que hacerle examen de todo y tú verás como a más de uno ni lo aseguran, es que es así, todo lo que están diciendo de los jóvenes tal y tal, nos lo ganamos nosotros, porque es verdad, follonistas, viciosos...es que es verdad y algunos tontos.”

(Chico, G.D. 5)

o) Valoración de una persona que no consuma

En general más que valoración existe una cierta sorpresa ante la posibilidad del no consumo por parte de algunas personas, que a su vez mantienen una postura bastante radicalizada respecto a su conducta de no consumo.

“Pero por ejemplo, muy claramente, de los que nos juntamos, tú no bebes alcohol, ¿porqué no bebes alcohol?”

(Chico, G.D. 5)

“Primero no bebo alcohol porque soy tan sumamente cerrado para esas cosas...”

(Chico, G.D. 5)

“¿No te gusta? Porque lo has probado, porque yo te digo a ti de probar un cubata y tú dices está asqueroso y no lo has probado.”

(Chico, G.D. 5)

p) Actitud cuando un amigo que ha consumido

Aparece una opinión negativa en cuanto al consumo por parte de los amigos, aunque se trata de una opinión bastante parcial.

“Me avergüenzo de ser un chaval joven, es patético de pensar así, yo eso lo veo y digo “dios santo”, no le digo nada porque me suda la polla, que hagan lo que les de la gana pero, vamos, es una cosa ridícula.”

(Chico, G.D. 5)

q) Diferencias en la forma de conducir en una persona que ha consumido drogas y otra que no.

Las diferencias básicas están en la disminución de los reflejos o de la capacidad para conducir, y más aún en una especie de euforia o aceleración interna que le llevarían al conductor a arriesgarse en situaciones donde si no hubiese consumido, no se arriesgaría.

“Pero también el alcohol influye, que si, pero hay personas que le influye más el alcohol que a otras personas, por ejemplo, yo qué sé, que si, que si bebes no conduzcas, hasta ahí de puta madre, pero yo por ejemplo, mi padre por ejemplo, si, a lo mejor mi padre se toma una copa y ya está dando positivo en el control de alcoholemia pero, a ver lo que me entiendes, pero yo a lo mejor, un niño que a lo mejor con un cubalibre que se beba...yo qué sé, que a los jóvenes les tendrían que prohibir más las cosas que a una persona que sea más responsable.”

(Chico, G.D. 5)

“No, eso es una tontería porque los efectos que es la gracia, no son los efectos que te hagan de “guau”, de desbordarte y estar mareado, los efectos son que te disminuyen la visibilidad, tanto a jóvenes como a viejos, y está demostrado en jóvenes y en viejos que con ese límite, y aparte el tope lo tienen que poner en algún lado, pues entonces para jóvenes y viejos lo mismo, entonces tú, con tu misma edad, cuando tengas 20 años más tendrás el mismo campo de visión menor bebiendo que sin beber, que es la gracia, por eso no podemos decir que los viejos si y nosotros no.”

(Chico, G.D. 5)

“La euforia...no la euforia, tú no notas que vas eufórico, te creces, te crees que tienes los mismos reflejos y el mismo campo visual que cuando no vas bebido, pero es que..., yo por ejemplo soy de éstas personas que me bebo dos o tres copas y me creo que voy igual, me creo que con tres u cuatro copas no me va a pasar nada...”

(Chico, G.D. 5)

“Pero es que por ejemplo a la hora de adelantar, yo voy sin beber y a lo mejor digo, pues no adelanto, vaya que no se qué, o vaya que no me da tiempo, en cambio si...”

(Chico, G.D. 5)

“Pierdes el miedo, porque yo con el alcohol, si ya voy bebido, digo que sí, y adelanto lo que haga falta.”

(Chico, G.D. 5)

“Eso es más euforia todavía, eso sí, si el alcohol te da euforia o no eso depende de la persona, pero el éxtasis es que te sube y te acelera, y empiezas a estar nervioso, nervioso y como...”

(Chico, G.D. 5)

“Y así es cuando corres con el coche, que te picas, tu mismo cuerpo te lo dice, se supone, ¿no?, vamos yo no... pero porque yo lo he visto, y tu propio cuerpo te dice que quieres correr más, y cada vez quieres correr más, quieres sentir eso.”

(Chico, G.D. 5)

4.3.3. Grupo de 24 a 28 años

a) Jóvenes y conducción

En general existe una opinión compartida de que los jóvenes al volante corren bastantes riesgos y realizan conductas imprudentes, como el consumo de alcohol y otras drogas en la conducción de vehículos, unido al gusto por la velocidad, especialmente si el vehículo es de dos ruedas.

“Yo pienso que somos muy imprudentes.”

(Chico, G.D. 7)

“Sí evidentemente, pero vamos que... corremos ciertos riesgos, yo conozco gente que se pone a aparcar y aquello es una locura.”

(Chico, G.D. 7)

“Yo que sé, los viejos son más peligrosos que los jóvenes, ¿eh? Porque se te meten...”

(Chica, G.D. 7)

“Que son muy temerarios normalmente.”

(Chico, G.D. 8)

“Que a más de uno no le tenían que dar el carné.”

(Chico, G.D. 8)

“Motos... Que son muy peligrosos con las motos...”

(Chico, G.D. 8)

“Hombre, yo creo que va relacionado, sobre todo con el tema del alcohol y los jóvenes, en ese aspecto se controlan muchísimo menos.”

(Chico, G.D. 7)

“Luego, encima y todo, les gusta correr y se toman dos cervezas, y ya se toman las que sean.”

(Chico, G.D. 8)

“Eso es, que la gente no piensa, beben y les da igual coger el vehículo...”

(Chico, G.D. 8)

b) Factores de los que depende que un joven tenga un accidente de tráfico

Hay un sector que piensa que son múltiples los factores que pueden influir a la hora de tener un accidente de tráfico, siendo esos factores tanto internos como externos.

“De muchos factores, desde las condiciones de la carretera hasta como sea el joven y el coche...”

(Chico, G.D. 7)

“Pero que todo depende de si tienes disponibilidad para tener un vehículo o no, la edad que tengas, por donde te muevas, todo eso depende mucho, de los amigos...que...”

(Chico, G.D. 8)

Un factor importantísimo asociado a la accidentalidad en los jóvenes es el consumo de alcohol y otras drogas en la conducción de vehículos.

“Y también de la hora que sea y de si ha bebido o no ha bebido, eso esta claro.”

(Chico, G.D. 7)

“Primero el alcohol, mucha gente sobretodo los fines de semana se ponen púos...los mendas...”

(Chico, G.D. 8)

“La materia orgánica. Las drogas.”

(Chico, G.D. 7)

La falta de concienciación sobre la importancia y la seriedad que se requiere a la hora de conducir un vehículo, también es otro factor interno importante, que haría que la conducción fuese considerada como un juego.

Es importante reflejar que en este grupo de edad, se van a presentar argumentos a lo largo de toda la discusión donde los jóvenes son identificados con edades muy inferiores a la que ellos presentan; por el contrario en este grupo se autocalifican como personas mayores, que en muchas ocasiones no realizan los comportamientos arriesgados de los más jóvenes.

“Son niños de 14, 15 años que no ven un accidente, ven un juguete.”

(Chico, G.D. 8)

“Yo soy una persona mayor y estoy muy bien de la cabeza... y una persona con 15 años es un niño y se le va la pinza, es que se le va.”

(Chica, G.D. 8)

“Igual voy a decir una tontería, pero es que a mí me ha pasado, no lo he hecho pero me ha pasado. A esa edad está la play, los juegos de ordenador, a mí me ha pasado de estar jugando con la play y soy una persona ya más mayor y salir a la calle e ir con el coche e ir pensando yo pues por aquí atajaría yo y a lo mejor me he pasado una hora jugando a la play o media hora, ¿sabes?, y una persona que se tire 5 y 6 horas jugando al día pues cuando sale...”

(Chica, G.D. 8)

Otros factores de tipo interno podrían estar relacionados con el estado psicofisiológico de la persona, con factores como el sueño y el estrés.

“Yo tuve un accidente a las 4 de la mañana y no había bebido ni nada. Tenía sueño.”

(Chica, G.D. 7)

“El estrés también, que siempre vas con prisas.”

(Chico, G.D. 8)

También el tipo de música podría afectar al estado de ánimo y éste en la conducción que se realiza.

“Puedes tener razón, pero has salido por los cerros de Úbeda, pero puedes tener razón porque también la música, todo influye porque tu estás en una habitación por ejemplo y no es lo mismo estar en una habitación con colores claros que estar en una habitación negra porque al tercer día te tiras por el balcón, ¿sabes lo que te quiero decir?, todo da agresividad o te relaja, la música también, tú vas en el coche y no es lo mismo estar escuchando música heavy-metal que te pone atacado que estar escuchando música clásica, no lo digo yo, eso lo he escuchado es reportajes y en estudios, ¿sabes?, que todo influye en las personas. No es lo mismo que vayas relajado conduciendo a que vayas escuchando heavy-metal, ¿sabes lo que quiero decir?, que influyen muchas cosas.”

(Chico, G.D. 8)

Hay que destacar que en su mayoría el tipo de factores que se han expuesto son de tipo externo, entre ellos estarían otros conductores que provocarían situaciones de riesgo y que causarían el accidente en el joven.

“Yo creo que de otras personas también, de él mismo, o de otras personas que puedan ir malamente.”

(Chico, G.D. 8)

“Hablamos de los jóvenes, pero también la gente mayor conducen a su manera, los jóvenes son más temerarios, los jóvenes desde luego, pero la gente mayor también y sus malas costumbres, y las confianzas de que ya son adultos y eso que llevan muchos años conduciendo, hacen barbaridades también, es decir, en este caso estamos hablando de los jóvenes, pero que hay de todo un poco, que por supuesto los jóvenes por la inexperiencia, por el alcohol, por todo un poco, pero quién no bebe, los mayores también beben muchas veces en las bodas y luego se ponen a conducir y también son temerarios, que podemos hablar en general...”

(Chico, G.D. 8)

Un factor importante expuesto por este grupo es la falta de intervención de las fuerzas de seguridad, que no ejercerían su labor sancionadora ante conductas arriesgadas por parte de los conductores más jóvenes, sobretodo de motos.

“Y los adelantamientos esos que se hacen por la derecha o cuando uno se está bajando del autobús, quién no ha tenido que volver a meter el pie otra vez en el autobús, eso no se puede hacer, entonces la culpa en la mayoría de los casos es de ellos pero no sólo de ellos, también yo que sé, las fuerzas de seguridad tampoco hacen todo o que debieran porque muchas veces es de risa porque estás viendo que hay un control de la guardia civil o lo que sea y a lo mejor paran a uno pero a la vez están pasando 30 o que lo estás viendo tú igual que lo ves tú, lo ven los guardias civiles o quién esté haciendo el control porque se paran a 5 metros antes de ellos y se ponen el casco pues no, si tú lo estás viendo esperas que cuando estén a tu altura también lo lleven porque...”

(Chica, G.D. 8)

“Hay policía que te ve así con el casco, (casco en la mano), y te deja pasar y no te dice nada.”

(Chico, G.D. 8)

Unido a lo anterior el volumen de tráfico presente en algunas zonas de la ciudad podrían propiciar un accidente, al haber un mayor número de vehículos circulando.

“También aquí en Granada, lo que si hay es que el tráfico está muy concentrado en determinadas calles...”

(Chico, G.D. 8)

Dentro de los factores externos un factor de gran importancia es la potencia del vehículo, que inducirían a la persona a llegar a la máxima potencia de su vehículo.

“Si tú un vespino de 49 lees las instrucciones y pone por construcción, velocidad máxima 40 y por construcción no...y te están engañando los papeles, ya no solamente, lo que tú estás diciendo tienes toda la razón del mundo que a lo mejor un coche tiene que correr 120 o140 como máximo por si tienes que adelantar, pero no más y están los coches con 250 caballos, eso un acosa pero lo otro es

más engaño todavía, te ponen por construcción, velocidad máxima 40 y un vespino por velocidad máxima sin que tú lo toques de fábrica te corre 65 o por ahí, eso un vespino, ya te están engañando.”

(Chico, G.D. 8)

“En los coches está bien que bueno que uno que tenga experiencia, pero es que se ve un chaval que se acaba de sacar el carné con un BMV de 200 caballos, esa criatura se va a quitar la vida.”

(Chico, G.D. 8)

“Otra cosa que influye es el tema de los anuncios que hacen los fabricantes de los coches. Hablan de la potencia, de la velocidad, como tiene que usar el sistema de seguridad del coche, ¿entiendes lo que quiero decir?, mira que el coche se maneja tal y tal, pro nadie puede manejar un coche a 200 Km/h en una curva peligrosa, eso no es posible y salen anuncios, esos son profesionales que hacen curvas perfectas y tu coges el coche y haces eso y ahí pierdes la vida.”

(Chico, G.D. 8)

“Nuestra mentalidad a qué cojones una moto que corre la hostia, un coche que corre la hostia , que tiene que ser bueno, si cojo una moto que no corre no la voy a comprar, busco en otra tienda una que corre más.”

(Chico, G.D. 8)

Relacionado con el anterior factor estaría el tipo de vehículo, donde se les atribuye a las motos una mayor peligrosidad, ya que podría existir una especie de código compartido por los conductores de motos que les llevaría a meterse por cualquier hueco y a no tener que hacer colas.

“Yo no tengo el coche aquí, voy en el urbano y ves las motos..., la gente cruzando y está todo tan hacinado, los peatones van pasando y he visto mogollón de atropellos de motos a niños, de coches que alcanzan a motos y salen por todos los lados, siempre hay alguna cortada.”

(Chico, G.D. 8)

“Es que una moto está diseñada para ir mucho más ligera por la ciudad y te encuentras todas las calles atascadas pues la gente, los motoristas nos metemos por donde podamos por no estar en la cola, sino iríamos con el coche.”

(Chico, G.D. 8)

“Ahí, cualquiera, en el tema de las motos cualquiera, un hombre con 50 años es igual, la gente que llevamos motos o que llevamos muchos años con motos, tenemos metido en la mente que las motos no pueden estar en cola con los coches, las motos se tienen que meter por los lados porque por eso llevamos moto, sino cogeríamos el coche que lo tenemos en casa...para esperar.”

(Chico, G.D. 8)

Finalmente la suerte como factor externo podría estar detrás de la accidentalidad de las personas.

“Mmm, y ya está y también están los graciosillos que con los amigos se ponen a echar carreras o se ponen..., también el factor suerte también.”

(Chico, G.D. 8)

c) Cambios ha provocado el consumo de drogas en la forma de conducir de los jóvenes

Uno de los cambios importantes es en el modo de conducir, ya que al consumir alcohol u otras drogas se conduciría a una mayor velocidad y como consecuencia de esa unión se produciría una mayor accidentalidad.

“Van más rápido.”

(Chico, G.D. 7)

“Hay más accidentes.”

(Chica, G.D. 7)

“La mayoría de accidentes de tráfico son por la noche y con gente que esta borracha.”

(Chico, G.D. 7)

También son importantes los cambios físicos, psicológicos y emocionales a consecuencia del consumo, como cambios en el estado de humor, en la percepción de la realidad y en los reflejos para reaccionar ante imprevistos.

“Cambios de estado de humor”

(Chico, G.D. 7)

“Yo creo que se han vuelto más imprudentes.”

(Chico, G.D. 7)

“Cambia su percepción de la realidad.”

(Chica, G.D. 7)

“Y los reflejos disminuyes mucho, muchísimo.”

(Chico, G.D. 7)

“Yo creo que cualquier tipo de droga afecta a la forma de estar y a la percepción que tienes de la realidad porque si no afectara no las tomarías, porque si tú tomas una droga es porque el efecto que produce te gusta, porque tú dices que te fumas un porro y no es por el sabor que tiene, es porque te cambia la percepción de la realidad. Tu cuerpo se siente bien pero tu cabeza igual no está viendo lo que hay a tu alrededor.”

(Chica, G.D. 8)

“Ya, pero en general se sabe, yo conozco mucha gente muy imprudente, si. Se ponen hasta el culo y cogen el coche y está claro que los reflejos y todo disminuye, y a nivel neuronal pues te afecta, te crees que no pero si.”

(Chica, G.D. 7)

d) Factores que influyen en que la gente conduzca, a veces lo hace seguro o sin riesgos y otras veces con riesgos

+Experiencia de conducción:

La falta de experiencia en la conducción podría conllevar una falta de seguridad o la asunción de ciertos riesgos a la hora de conducir.

“Por la experiencia al conducir.”

(Chico, G.D. 7)

+Prisa:

La prisa es un factor también importante a la hora de determinar que la persona asuma riesgos al volante para llegar antes a su destino.

“O porque a veces tienes más prisa y quieres llegar antes.”

(Chico, G.D. 7)

+Consumo:

El consumo de sustancias psicoactivas podría provocar que la persona se decida a conducir de manera insegura.

“Tu estado étílico también influye.”

(Chico, G.D. 7)

“Pues claro, si un día vas borracho pues conduces peor que si no lo fueras.”

(Chico, G.D. 7)

+Percepción del riesgo:

La falta de percepción del riesgo es otro factor importante, ya que en determinadas ocasiones se sobrevalora la propia capacidad en detrimento de tomar ciertas precauciones.

“Pues porque no hay percepción de peligro y creen que no pasa nada porque no lo haga.”

(Chica, G.D. 7)

“La confianza que tú tengas en ti”

(Chica, G.D. 7)

“Es que yo creo que la historia es que el conductor se sienta seguro, si se siente seguro lo que hace es... joder si miras y remiras y sabes que... o sea, estas seguro de que no va a pasarte nada, pues lo haces. E igual estas creando una situación de inseguridad, pero que no es tan insegura como... No se si me explico.”

(Chica, G.D. 7)

“No, pero que a veces lo que está claro es que si tomas alcohol, por ejemplo, te crees que vas más seguro y...”

(Chico, G.D. 7)

“Que la gente que está acostumbrada a conducir que tiene mogollón de carretera, hace cosas que para otra persona sería totalmente inseguro, pero ellos lo hacen y están seguros, o sea, tienen percepción de seguridad y realmente la acción es segura.”

(Chica, G.D. 7)

“Pero yo creo que cuanta mayor sensación de seguridad tenga el conductor, mayores imprudencias va a cometer.”

(Chico, G.D. 7)

+Comodidad

Otro posible factor podría llevar a asumir riesgos al conductor por pura comodidad.

“Pero a ver, tú incumples una norma de velocidad, no la incumples por sistema, la incumples en un momento en el que dices “joder”, no pasa nada porque lo haga y es que mejor lo hago, porque si no me voy a casa cristo a dar la vuelta” o cosas así.”

(Chica, G.D. 7)

e) Demandas de información y aspectos que les gustaría saber

En general las demandas de información están relacionadas con las consecuencias legales o jurídicas que puede conllevar el consumo y la conducción, más que sobre los efectos que producen las drogas sobre la conducción. Estas demandas estarían en torno a la existencia de controles y la posible penalización de la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas, así como de la existencia de una estadística de accidentalidad en esas condiciones.

“Pues si hay controles sobre eso.”

(Chico, G.D. 7)

“O cuales son los niveles mínimos.”

(Chica, G.D. 7)

“El consumo esta penalizado, el consumo de drogas esta penalizado.”

(Chica, G.D. 7)

“Si hay alguna estadística también sobre...el número de accidentes.”

(Chico, G.D. 7)

f) Creencias acerca de porqué los jóvenes conducen bajo los efectos de las drogas

Dentro de las principales causas que llevarían a los jóvenes a conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas se encontrarían la lejanía de los lugares de ocio donde se consumen estas sustancias, con la consiguiente necesidad de transporte.

“Porque la zona de marcha le pillan muy lejos.”

(Chico, G.D. 7)

“Porque tienes que volver a tu casa, y coges el coche y vuelves. No te queda más remedio, tienes que volver.”

(Chico, G.D. 8)

Relacionada con la anterior estaría la falta de medios de transporte alternativos para que se pudiera cubrir esa necesidad de transporte.

“No, de todas formas yo creo que hay una falta de medios de transporte nocturnos...la gente se queja e intenta joder a la gente que va borracha, pero luego no tienes opción, si hubiera alternativas pues se podría criticar eso, pero como no las hay, pero a veces es algo necesario.”

(Chico, G.D. 7)

“Un servicio gratuito de autobuses o...”

(Chica, G.D. 7)

“Si está bien planteado el autobús no tienes por qué tener problemas. Es que muchas veces el servicio de autobús acaba a las 12 de la noche, a las 11.”

(Chico, G.D. 7)

Otra posible causa podría ser la búsqueda de diversión o la expectativa de encontrarla conduciendo bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

“Yo conozco a gente que se coloca en el coche porque le gusta dar vueltas con el coche y ya está, nada más que se bajan del coche para comprar cocaína y les dan las 12 horas del día siguiente.”

(Chico, G.D. 8)

También la posibilidad de relacionarse mejor con el grupo de iguales, como forma de compensar la carencia de habilidades de comunicación y habilidades sociales en general.

“Se trata de alardear, hay gente que no tiene facilidad para relacionarse y tiene un pedazo de coche y se hace tunero, pone dos altavoces increíbles y eso atrae a la gente.”

(Chico, G.D. 8)

Una de las supuestas causas, por otro lado muy preocupante, sería la de consumir buscando estar en mejores condiciones, es decir, que aumenten la destreza conductora bajo la influencia del alcohol y otras drogas,

“Yo conozco a mucha gente que se ha enganchado a la cocaína y para volver a su casa se fuman su papelina.”

(Chico, G.D. 8)

Finalmente estaría la falta de conciencia sobre esta problemática, las conductas asociadas y sus consecuencias.

“Eso depende mucho de las personas, porque, porque hay personas que se toman una copa y hacen tonterías, con moto o con coche y hay gente que se mete una raya y están normal y otros que se vuelven locos.”

(Chico, G.D. 8)

g) Diferencias entre chicos y chicas

En este grupo de jóvenes más mayores la valoración general de la conducción de las chicas y el consumo de alcohol y otras drogas, por parte de los chicos, es muy positiva, calificando a las chicas de más prudentes tanto a la hora del consumo como a la hora de conducir si se ha consumido, optando las chicas por no llevar a cabo dicha conducta.

“Si porque normalmente los chicos son más vacilones y van con el coche.”

(Chico, G.D. 7)

“Somos más brutos, coño evidentemente, o sea ya biológicamente.”

(Chico, G.D. 7)

“Pero cuando dices se colocan...es que las chicas no conducen cuando están colocadas.”

(Chico, G.D. 7)

“A las mujeres les sienta mejor las drogas que a los hombres, amigos míos se han quedado pillados y las tías no, ninguna.”

(Chico, G.D. 8)

“Tu date cuenta que cuando las chicas consumen en la discoteca, cuando salen no conducen ellas, se van con su novio en el coche.”

(Chico, G.D. 8)

“Yo conozco amigos que consumen y conducen y amigas que consumen y conducen y ellas siempre han tenido menos problemas que ellos.”

(Chico, G.D. 8)

“Yo opino lo que habéis dicho antes, que de una discoteca de pastilleros, las chicas en un 90% no conducen.”

(Chico, G.D. 7)

“Exactamente, eso es lo que decía él, que luego se montan en el coche de los tíos, porque las tías normalmente su objetivo en la vida no es tener un coche, como en muchos tíos.”

(Chico, G.D. 7)

También hay otro sector dentro de los chicos que tiene la opinión contraria a la anterior, calificando a las chicas de mayores consumidoras, así como de más peligrosas al volante.

“Yo también he visto muchos coches de tuning, muchos coches de pumbapumba con tías dentro que lo llevaban, eh, que eso creo que está cambiando un poco.”

(Chico, G.D. 7)

“Yo he estado en fiestas, en alter de esos por un tubo, y había más tías que tíos y tenían los ojos como brótolas de éxtasis y pastillas. Y había un mogollón de tías.”

(Chico, G.D. 7)

“Yo creo que las chicas consumen más, toman más alcohol y...”

(Chico, G.D. 8)

“Las chicas son mucho más peligrosas.”

(Chico, G.D. 7)

“Tú me dirás, si ya sin colocar son peligrosas, pues imagínate colocadas.”

(Chico, G.D. 7)

La opinión de las chicas sobre su propia conducción es de muy positiva y prudente.

“Las niñas siempre consumen menos, sabemos más ponernos un límite; yo por lo menos se hasta dónde puedo llegar y se que si bebo un sorbo más lo que me puede pasar, igual ya la experiencia.”

(Chica, G.D. 8)

“Hombre, hay de todo pero nosotras somos mucho más prudentes.”

(Chica, G.D. 7)

“Pero las mujeres somos mucho más prudentes conduciendo.”

(Chica, G.D. 7)

h) Intención de conducta (medidas a adoptar si han consumido drogas y tuviesen el vehículo aparcado en la puerta)

En principio la decisión que se adopte podría depende de la cantidad consumida y del estado en el que se encuentre la persona. Es destacable que esta decisión se va a adoptar justo en el momento anterior a conducir y posterior al consumo efectuado, con lo que el proceso de toma de decisiones se verá ampliamente afectado por el estado de embriaguez en el que se encuentre la persona.

“Y depende de cómo vayas y de cómo te encuentres, claro.”

(Chico, G.D. 7)

“Depende de cuánto te hayas tomado.”

(Chica, G.D. 7)

“Bueno, eso ya depende porque si te has tomado 4 pastillas, a ver si tienes cojones de conducir, o si te has comido un tripa entero a ver si tienes cojones de encontrar el coche.”

(Chico, G.D. 7)

Algunos de los entrevistados se decidirían a conducir, ya que según ellos en algunos momentos el consumo podría ayudar a conducir, es decir, a conseguir un estado más favorable para la conducción, evitando por ejemplo el cansancio.

“No, pero yo creo que muchas veces te viene bien, porque estás muy cansado y vamos, a mi me ha aportado.”

(Chico, G.D. 7)

“Porque estás todo colocado y antes de conducir te metes un lanchón y conduces de puta madre.”

(Chico, G.D. 7)

“Porque te quita el colocón.”

(Chico, G.D. 7)

Hay otros que se decidirían a conducir tras comprobar el estado del vehículo y, si éste se encuentra en buenas condiciones, lo cogerían.

“Yo le miraría las ruedas y eso y si veo que están bien yo lo cogería.”

(Chico, G.D. 7)

Otro grupo cogería el vehículo ya que no podrían valorar objetivamente el estado en el que se encuentran. Además las posibles consecuencias las dejarían al azar o la suerte. También hay quien lo cogería alegando que “controla” mucho la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

“Es que como ya vas doblado...y siempre hay alguien que te pueda llevar. Si yo soy consciente de que voy a coger el coche y me voy a estrellar por ahí, ahora, si eres incapaz de darte cuenta de eso, coges el coche, el tractor o lo que tengas.”

(Chico, G.D. 7)

“Yo lo cogería y ya juega el factor suerte.”

(Chica, G.D. 7)

“Que lo tienes que coger ¿no?”

(Chico, G.D. 7)

“Yo creo que el factor suerte...según como tu estés, porque tu puedes haber consumido y estar de puta madre o haber consumido y no saber conducir.”

(Chico, G.D. 7)

“No, no, tú eres consciente, tú sabes si puedes conducir bien, si vas muy pasao muy pasao, o si vas pasao y puedes controlarte.”

(Chico, G.D. 7)

“Mira, una situación que me pasó este verano, tuve que coger el coche borracho perdido, pero porque no tenía a nadie quién me llevara y no iba a dejar el coche por ahí, ¿entiendes?, y es una imprudencia.”

(Chico, G.D. 8)

“Que conducir es complicado, ¿no?, tienes un nervio que te falta así y tal. Yo si cogería el coche porque controlo mucho.”

(Chico, G.D. 8)

Por el contrario a lo anteriormente expuesto hay otro grupo que tomaría una serie de medidas antes de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, como dormir un rato o esperar que pasen los efectos de lo que hayan consumido.

“Dormir dentro del coche.”

(Chico, G.D. 7)

“Yo siempre he dicho que nunca cogería el coche cuando esté borracho, me espero en el arcén hasta que se me pase y tal...pero cuando estés en la circunstancia...”

(Chico, G.D. 8)

“Ostia, pues como ya sois mayores, coño, para tomaros 3 o 4 pastillas, joder, pues quedaros hasta las 8 o las 9...y, coño, lo que no puede hacer un Estado es estar pendiente de la gente que toma pastillas. Hay muchísimos gastos por ahí, para gastarse el dinero en la peña que se toma pastillas.”

(Chico, G.D. 7)

“Que nosotros somos gente mayor responsable, nos tomamos una pastilla y nos quedamos ahí hasta que se nos pase.”

(Chico, G.D. 7)

“Cualquier droga tiene un tiempo limitado, cuando empieza a perder la fuerza, como el alcohol, las pastillas, el porro y todo. Voy a la discoteca y en vez de tomarla cuando voy a coger el coche, pues la tomas a primera hora.”

(Chico, G.D. 8)

Una postura hacia una mayor prudencia se presenta finalmente, donde se argumenta la alternativa de no tomar nada si se va a conducir.

“Yo cuando voy a una boda con los niños y mi mujer, yo no pruebo el alcohol. Luego llego a mi casa y cojo mi botellica y me siento...”

(Chico, G.D. 8)

“El problema es que lo queremos llevar todo para adelante, pues o sales hoy y te pones hasta el culo y no mueves el coche y otro día pues sales un poco más tranquilo y coges el coche. Lo que pasa es que lo queremos llevar todo por delante.”

(Chico, G.D. 7)

i) Situaciones donde conducirían si previamente hubiesen consumido drogas

Una causa principal sería conducir en caso de presentarse una urgencia.

“Porque sea algo necesario, porque hubiera pasado algo, por gusto no. Yo no creo que nadie conduzca así por gusto.”

(Chico, G.D. 8)

Aunque las situaciones podrían estar relacionadas con cualquier situación donde haya una necesidad de traslado.

“Que tengas que ir para tu casa.”

(Chico, G.D. 8)

“Porque estés de marcha y vayas de eso.”

(Chico, G.D. 8)

“Lo que pasa es que cuando sales de la disco y está tu coche ahí pues no te lo piensas. Hombre, a no ser que salgas doblao perdio.”

(Chico, G.D. 7)

“Pero si vives en un pueblo más alejado y quieres salir de marcha o no se cuanto ¿qué haces? ¿te quedas todos los días en tu casa porque vas a beber?”

(Chico, G.D. 7)

Una situación curiosa que se expone es la de conducir sólo por ciudad, como una forma de reducir las consecuencias negativas o daños.

“Por ciudad, por carretera nunca conduciría.”

(Chico, G.D. 8)

j) Visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas

En general hay una visión bastante permisiva a la hora de conducir bajo los efectos de algunas drogas y en determinadas situaciones que podrían mejorar la conducción. También existe la creencia de que algunas drogas como el hachis, la marihuana o algunos tipos de setas naturales, no afectan en modo alguno a la conducción.

“Pero es que depende de la droga ¿no? Por que si tienes sueño y te tomas algo para despejarte...”

(Chico, G.D. 7)

“Pues yo toda la gente con la que he estado que ha conducido bajo los efectos de las drogas conducía de puta madre.”

(Chica, G.D. 7)

“Pero depende del éxtasis que te tomes, porque yo me tome uno el otro día y digo “vaya puta mierda”.”

(Chico, G.D. 7)

“Si eres responsable y sabes que vas drogado pues tienes que ir más tranquilo, y ya esta. Yo no creo que el éxtasis sea como la cocaína en ese sentido, el éxtasis al revés, vas todo relajado, tranquilo, despacio y tal.”

(Chico, G.D. 7)

“Y te concentras más en la conducción, pues...Claro, con el éxtasis si te pasa eso, pero con la farla, con la farla vamos que...”

(Chico, G.D. 7)

“Pero lo mismo como te afecta vas más concentrado y tienes mucho más cuidado que la gente que...”

(Chica, G.D. 7)

“Y creo que con el éxtasis no te pasa eso, con el éxtasis si eres consciente.”

(Chico, G.D. 7)

“Lógicamente influye pero hay drogas como los porros que no pasa nada.”

(Chico, G.D. 8)

“Fumar hachís, fumar marihuana no influyen en la conducción, el éxtasis si, influye la heroína, la cocaína y las demás drogas como es lógico, pero el hachís y la marihuana no lo creo.”

(Chico, G.D. 8)

“Cuando tienes una edad, ya no tomas pastillas, tomas setas naturales que hace lo mismo y no hay ningún riesgo.”

(Chico, G.D. 8)

“Yo tengo compañeros de trabajo que fuman porros y tal y están relajados, ¿sabes?, si, pero eso es malo, no estás alerta. Indiferente no te deja, o te excita o te relaja.”

(Chico, G.D. 8)

También aparece la postura contraria a la anterior, donde la conducción bajo los efectos de las drogas se valoraría negativamente.

“Pero eso que te tomas quizás tampoco sea bueno para conducir.”

(Chico, G.D. 7)

“Que nos creemos que controlamos pero no controlamos.”

(Chico, G.D. 7)

“Si te drogas a lo mejor te crees que eres Carlos Sainz.”

(Chico, G.D. 7)

“La cosa es que si te colocas, no conduzcas, ese es el lema.”

(Chico, G.D. 8)

“Con 4 o 5 pastillas es que te caes al suelo del colocón que tienes, no vas enzarpaos, vas que te caes pero de un ciego que te cagas.”

(Chico, G.D. 7)

“Es que vamos, si te subes al coche, no ves nada, hay que ser gilipollas, hay que ser un suicida.”

(Chica, G.D. 7)

Finalmente hay una opinión bastante compartida en general en el grupo de que alcohol y conducción es la peor combinación, quizá pueda reflejarse aquí el calado que han podido tener las diversas campañas realizadas sobre esta temática.

“El alcohol sí que yo creo que es lo peor.”

(Chica, G.D. 7)

“Es que las drogas...el alcohol, todo, un coche es un arma.”

(Chica, G.D. 7)

k) Calificativo que le pondrían al hecho de conducir bajo los efectos de las drogas

En general los calificativos hacia las personas que conducen bajo los efectos del alcohol u otras drogas son negativos.

“Subnormal, al que conduce así subnormal.”

(Chico, G.D. 7)

“Un irresponsable.”

(Chico, G.D. 7)

“Un suicida también.”

(Chica, G.D. 7)

“Un hijoputa ya también.”

(Chico, G.D. 7)

l) Negociación con los amigos o la pareja para conducir de forma más segura

En general se presenta como una práctica muy poco habitual, que se está promocionando a nivel publicitario, pero que realmente no se lleva a la práctica y en caso de llevarse se

negocia mal, es decir, se deja que conduzca el que menos haya consumido o esté en mejor estado.

“Está promocionándose, pero...”

(Chico, G.D. 7)

“Yo creo que se anuncia pero no se hace.”

(Chica, G.D. 7)

“No, porque si voy con un amigo, mi amigo va como yo como mínimo.”

(Chico, G.D. 8)

“En el momento sí, pero cuando sales de marcha se te olvida, entonces no se hace mucho.”

(Chico, G.D. 8)

“Hombre, siempre no se negocia, pero es normal que salga la conversación “Oye, ¿vas bien? o... ¿cómo estás?”

(Chico, G.D. 7)

“Sí, y el otro te contesta “de puta madre” (en tono de embriaguez).”

(Chico, G.D. 7)

Una dificultad importante para la negociación es que el vehículo es una posesión que se trata como muy personal y difícilmente lo dejan a otro conductor.

“¿Cómo? Por favor, se negocia siempre que te dejen.”

(Chico, G.D. 7)

“Este es mi coche y lo llevo yo”, y a lo mejor hay otro que tiene carné y va bastante mejor, pero “como el coche es mío, él no lo lleva”.

(Chico, G.D. 7)

“Por la noche sí, el que va mejor que yo le doy las llaves del coche.”

(Chico, G.D. 8)

Algunas dificultades añadidas serían que algunas personas podrían tener mayores consecuencias negativas por el hecho de turnarse, como no disponer del coche para el trabajo o las sanciones de los seguros.

“Mi caso es que como mi chica necesita el carné para ir al trabajo pues aunque me pongan la multa a mí pues me jodo, si me quitan el carné, como yo no lo tengo que llevar al trabajo, pues lo llevo yo. Así que si me pillan, aunque vaya más borracho, como yo no lo necesito para mañana...”

(Chico, G.D. 7)

“No, por los seguros, que como están ahora, no puedes cambiar.”

(Chico, G.D. 8)

La negociación, en general, está considerada como una práctica negativa, ya que tienen más peso los costes que los beneficios que pueden suponer, por ejemplo que pueda disminuir las posibilidades de diversión.

“Tú dime a mí, qué grupo sale y dice uno “hoy me toca a mí no beber”.

(Chico, G.D. 8)

“Yo nunca lo haré, acompañar a un grupo para que salga y yo no beber.”

(Chico, G.D. 8)

“Nosotros salimos un grupo, y el que no beba esa noche lleva el coche, pero que luego es una tontería porque si tú estás aguantando a los demás hasta las 8 de la mañana que están ciegos, luego estás cansado y estás harto de aguantar.”

(Chico, G.D. 8)

“Yo lo haría si me pagaran, porque yo estar ahí viendo como mis colegas se ponen hasta el culo y yo ahí mirando para luego traerles...o me pagan o no lo hago.”

(Chico, G.D. 7)

“Que esto no es la mili que le pasas la guardia a tu colega. No se trata de eso. Además, seguro que si vamos tu y yo y me toca a mi y te digo “Rifa, hoy voy a beber yo y tu a conducir”, ¿a que no te va a hacer ni puta gracia?”

(Chico, G.D. 7)

“O se puede decir...yo he estado 2 o 3 veces por decir “hoy por unanimidad tú no bebes y conduces”.”

(Chico, G.D. 7)

m) Medidas o prácticas que se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos de las drogas

Una medida fundamental es la existencia de transporte público, autobuses o taxis, y además que sean transportes accesibles, en cuanto al precio, la distancia y la frecuencia.

“Si hubiera transporte disminuiría la cosa.”

(Chica, G.D. 7)

“No, porque en Madrid hay transporte y muchas veces vas solo en el autobús.”

(Chico, G.D. 7)

“Y allí tienes que esperar el autobús 1 hora cuando sales de marcha. Te tiras horas esperando el autobús...”

(Chica, G.D. 7)

“Transporte público a todas horas y gratuito.”

(Chico, G.D. 7)

“O taxis más baratos. Descuentos para los que salen o algo así.”

(Chico, G.D. 7)

“Mira, el coste de un autobús se paga poniendo un control en la puerta de las discotecas.”

(Chico, G.D. 7)

“A ver si entre 5 no tenemos para coger un taxi y te gastas dos en una birra, y un taxi más o menos, hombre, no van a ir todos al mismo sitio, pero si puedes guardar un poco de dinero.”

(Chico, G.D. 7)

“Hombre, si estás trabajando está muy bien, pero si no trabajas...”

(Chico, G.D. 7)

Otra posible medida sería aumentar de precio de las drogas, aunque está fuera de las posibilidades reales.

“Subir el precio de las drogas.”

(Chico, G.D. 7)

El aumento de la responsabilidad y del autocontrol por parte de los jóvenes conductores, sería otra medida eficaz.

“Que sabemos más o menos, tenemos información de que enzarpa como tú dices no es muy bueno conducir, pero se puede hacer y todo eso, que yo creo que información hay, lo que yo creo es que hay que echar un poco más de responsabilidad.”

(Chico, G.D. 7)

“Yo creo que información sería menos...porque información más o menos tenemos todos y sabemos que no es bueno.”

(Chico, G.D. 7)

“Es que al final escoges tú. A mí me vienen con pastillas y les digo que se den dos vueltas, es que no me apetece, no me gusta. Yo creo que también todo tiene una época, ¿entiendes?, yo tengo una amiga que tiene 18 años y cuando sale de marcha, se pega luego 2 días malas en la cama, ¿sabes lo que te digo?, se queda echa polvo.”

(Chico, G.D. 8)

“Primero hay que controlarse uno mismo, pero es que uno no se controla porque estás drogado...también un poco de educación.”

(Chico, G.D. 8)

Unida a la anterior estarían las medidas educativas que harían precisamente que la responsabilidad personal se pudiera lograr.

“Yo he llegado a un sitio y ha visto de todo, he visto una mesa más grande que ésta llena de marihuana, llena de todo, yo podía haber consumido pero no lo he hecho porque a mí me han educado así. Yo se lo que eso hace, se lo que va a provocar después, y eso me lo han enseñado en casa.”

(Chica, G.D. 8)

“Yo sí, pero la educación vista como información, no como obligación.”

(Chica, G.D. 8)

“Yo creo que la educación, que luego cada uno es libre de hacer lo que quiera, pero si a ti te han explicado las cosas y tú sabes los efectos, yo creo...”

(Chica, G.D. 8)

“Sí que afectan las drogas a los jóvenes, a los mayores en la conducción. La medida que se debería tomar sería la educación, la educación tipo informativa pero que empezaran desde las escuelas que vean las consecuencias que traen.”

(Chico, G.D. 8)

Otro tipo de medidas están relacionadas con la autoridad competente en esta materia, entre ellas el aumento de las multas y sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

“Las multas que se pagasen haciendo servicios sociales así a la gente.”

(Chica, G.D. 7)

“Los seguros de los coches, es que eso hay que tenerlo todo en cuenta.”

(Chica, G.D. 7)

Relacionadas con las anteriores estarían las de aumentar la dificultad para obtener el carné.

“Hay que aumentar mucho la vigilancia, y sobre todo en los jóvenes que no llevan casco, y que ni siquiera tienen ninguna idea sobre las normas de tráfico, y tienen una moto y no tienen carné ni nada, a lo mejor tienen el carné y lo sacan como agua o sacan el carné y se tienen que pasar por tráfico y en dos o tres días tienen el carné.”

(Chico, G.D. 8)

“Pero muchos de ellos no tienen el carné porque tampoco ponen otro tipo de medios para sacarse el carné, ese es el tema y también hay que mirar eso.”

(Chico, G.D. 8)

También dentro de este paquete de medidas estarían el realizar controles específicos de alcohol y fundamentalmente de otro tipo de drogas.

“Solucionar no vamos a solucionar nada, por mucho que hablemos, si no lo solucionan los gobiernos, no lo vamos a solucionar nosotros, ahí tienen la razón,

pero que claro que si te tira, y sobretodo que hubiera madurez, porque está muy bien que retiren el carné con el tema del alcohol, eso me parece estupendo porque porqué tiene que matar alguien a otra persona, o atropellar a un peatón o matar a una moto o que una misma moto se mate el tío porque esté bebido, ahí más controles de alcoholemia sobretodo los fines de semana en todos los sitios.”

(Chico, G.D. 8)

“Pero como todavía no se controlan mucho esas sustancias en los controles...”

(Chico, G.D. 7)

Los padres también tiene que aportar su contribución, bien educativamente o aumentando el control paterno sobre la conducta de sus hijos.

“No creo que haya una solución a éste problema porque afecta a mucha gente y cuando es así, las soluciones se hacen más difíciles, pero creo que se debe hacer desde la casa de cada uno, no creo que un profesor ni un educador consiga mucho si no se empieza desde la propia casa.”

(Chica, G.D. 8)

“Yo pienso que todo es un círculo y que hay que cortarlo desde el principio. Creo que niños de 12, 13 años no viven la edad que tienen y se van a la calle e imitan a los mayores, hay que cortar eso. No se puede consentir que un niño con es edad esté en la calle hasta tan tarde. Los padres se despreocupan de los niños, hay que trabajar más ahí, desde los hogares.”

(Chico, G.D. 8)

En este grupo se decantarían por aplicar medidas no represivas, como hemos visto a través de la educación de los jóvenes más que de la intervención de la autoridad competente.

“Cómo controlar a la gente que consume y después conduce, es complicado solucionar éste tema, la verdad es que no se, tampoco me gustaría que hubiera represión como en EEUU, a mí eso no me va, que cada uno haga lo que quiera porque ya digo que es un tema muy difícil de solucionar.”

(Chico, G.D. 8)

n) Consecuencias positivas de conducir bajo los efectos de las drogas

Básicamente las consecuencias positivas van unidas a la diversión, a pasarlo bien, en general.

*“Hombre, para la gente que las toma, yo supongo que el riesgo les compensa, y si salen libres de la situación pues se ríen. Luego contándolo lo pasan todavía mejor
“Iba de ciego...”.”*

(Chico, G.D. 7)

“Consecuencias positivas yo creo que ninguna, que te guste a ti, que le guste al individuo.”

(Chico, G.D. 8)

“Que se lo pase bien.”

(Chico, G.D. 8)

“Otra cosa, el sexo, que practiquen el sexo en el coche, cuántas veces después coges el coche y se te quedan las piernas bloqueadas.”

(Chico, G.D. 8)

Asociada a la anterior esta el aumento de la sociabilidad de los jóvenes en situación de diversión.

“Siempre se ha dicho que los amigos de las fiestas son falsos, ¿no?, pero también al principio experimentarías que con algún amigo tuyo se libera un montón. Hay más diálogo, algún amigo que se ha tomado una pastilla me ha contado cuando perdió la virginidad, tenía la necesidad de desahogarse y contarme toda su vida, entonces una consecuencia positiva sería que es desinhibidor.”

(Chico, G.D. 8)

“Nos volvemos más sociables, te da euforia.”

(Chico, G.D. 8)

También dentro de las consecuencias positivas, como se ha comentado en apartados anteriores, estarían la posible mejora de la destreza en la conducción.

“¿Qué ve dragones? Hay gente que está más acostumbrada que otra a conducir borracho, eh.”

(Chico, G.D. 7)

“Eso depende, si te has pasado. A veces si te fumas un porrillo conduces en la gloria.”

(Chico, G.D. 7)

Otro aspecto importante es la comodidad a la hora del desplazamiento.

“Pues es que es mucho más cómodo volver en tu coche todo ciego que volver en un puto autobús.”

(Chica, G.D. 7)

ñ) Consecuencias negativas puede tener un joven que conduce bajo los efectos de las drogas

Una consecuencia negativa importante es el agobio ante las posibles consecuencias por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

“Yo cuando voy ciego lo paso muy mal, porque voy todo emparanollado a ver si me encuentro un control, y no veas qué movida.”

(Chico, G.D. 7)

“Muchas veces me pongo a pensar, qué he hecho, he hecho unas tonterías que me podía haber quitado la vida, pero en un momento, ¿entiendes?”

(Chico, G.D. 8)

Indiscutiblemente la posibilidad de tener un accidente de tráfico también juega un papel muy importante dentro de las consecuencias negativas.

“Pues, estrellarse.”

(Chico, G.D. 7)

“Llévate a la gente por delante, que no tiene nada que ver.”

(Chico, G.D. 7)

Otro tipo de consecuencias más a largo plazo, derivadas del consumo, son las que inciden sobre la salud de los jóvenes

“Las negativas todas desde tu salud, la salud de los demás, la responsabilidad tuya si vas a coger el coche, todo, el bolsillo que te estás gastando el dinero, todo...todo.”

(Chico, G.D. 8)

“En nuestra generación es donde más locos, psicópatas, alzheimer va a ver.”

(Chico, G.D. 8)

“Claro...claro; un vecino mío que se cría que era el padrino, que susto. Las drogas te quitan madurez, no te dejan vivir la realidad, no te dejan progresar y como es lógico, no maduras, es una cadena.”

(Chico, G.D. 8)

También pueden verse afectadas las características de personalidad.

“Te cambia la cara, la personalidad pero en un minuto, está el tío loco de buenas a primeras, es que te da miedo.”

(Chico, G.D. 8)

“Las drogas también te hacen ir por la vida con más picardía.”

(Chico, G.D. 8)

o) Valoración de una persona que no consuma

Hay una opinión poco específica de la valoración positiva del no consumo, aunque viene matizada porque es muy difícil encontrar este tipo de conductas, ya que el consumo está muy generalizado en la sociedad.

“Claro que sí.”

(Chico, G.D. 8)

“Por supuesto.”

(Chica, G.D. 8)

“Yo la primera vez que probé una pastilla y de esto hace ya 14 años, era una pastilla así, (demostración de la forma y tamaño de la pastilla), yo te digo la verdad, a mí me dio un chungo en la cabeza, en cambio los otros que iban conmigo iban de buen rollo y venga a reír y venga a bailar. A mí me dio un chungo muy raro, a mí no me gusta.”

(Chico, G.D. 8)

“Yo creo que hoy en día todo el mundo ha consumido algo, que existen los que no, no te digo que no existan, pero algo, claro, cualquier cosa.”

(Chico, G.D. 8)

“Eso significa que para divertirse tienes que beber, yo no se salir sin estar colocado.”

(Chico, G.D. 8)

“Es la sociedad en la que estamos que toda la gente consume, es como una maldición, desde el más rico hasta el más pobre. Para remediarlo es la conciencia de cada persona, que cada uno tiene que decidir.”

(Chico, G.D. 8)

p) Actitud cuando un amigo que ha consumido

Aparece una actitud contraria al consumo de drogas por parte de los amigos, apareciendo como un comportamiento imprudente asociado a una edad menor que la perteneciente a este grupo.

“Es que al final escoges tú. A mí me vienen con pastillas y les digo que se den dos vueltas, es que no me apetece, no me gusta. Yo creo que también todo tiene una época, ¿entiendes?, yo tengo una amiga que tiene 18 años y cuando sale de marcha, se pega luego 2 días malas en la cama, ¿sabes lo que te digo?, se queda echa polvo.”

(Chico, G.D. 8)

q) Diferencias en la forma de conducir en una persona que ha consumido drogas y otra que no

Las diferencias básicas es que tras el consumo la conducción se va a ver afectada negativamente.

“Lo lógico es que no, no puedes ir igual por cojones. Te puede dar confianza pero es mentira.”

(Chico, G.D. 8)

“Influye seguro porque, ¿porqué hay tantos accidentes?, los fines de semana sobretodo, porque se ponen hasta el culo.”

(Chica, G.D. 8)

Aunque se sigue manteniendo otra postura que defiende que no hay diferencias en la conducción.

“Es según la persona, hay personas que pueden hartarse y otras no, es que las conozco y no les influye conduciendo.”

(Chico, G.D. 8)

CAPÍTULO 5
SEGUNDO ESTUDIO

5.1. OBJETIVOS

Objetivo general

Elaborar y aplicar un cuestionario para determinar cuáles son los factores psicosociales relacionados significativamente con conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas (ver Anexo 2).

Objetivos específicos

1. Identificar cuáles son los factores sociodemográficos en relación asociativa con: a) conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas; b) viajar con alguien que conduzca bajo los efectos del alcohol y otras drogas; y c) realizar cambios de conducta como conductor para evitar accidentes de tráfico.
2. Identificar los factores que predisponen a conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
3. Identificar cuáles son los factores que facilitan conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
4. Identificar los factores que refuerzan conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
5. Identificar si hay diferencias en los factores predisponentes, facilitadores y reforzantes de la conducta conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, en función de la edad y el género.
6. Proponer intervenciones específicas de educación y prevención, en función de factores determinantes identificados y de las medidas propuestas por los/as jóvenes.

5.2. MÉTODO

5.2.1. Participantes

Los participantes en este estudio son 1011 jóvenes, hombres y mujeres de edades comprendidas entre los 14 y 28 años. El estudio diferencia a los participantes en dos áreas o lugares de residencia diferentes, zona rural y zona urbana. Además de los criterios anteriormente mencionados, se incluye como criterio relevante ser o no conductor y la diferente experiencia de consumo de alcohol y otras drogas, entre los conductores, en la conducción de vehículos.

Los participantes fueron seleccionados en diferentes centros educativos como colegios, institutos, facultades, centros de Formación Ocupacional, otros lugares públicos como cafeterías, bibliotecas, parques, hospitales y centros de trabajo de toda la provincia de Granada.

La edad de la población de estudio, ha sido dividida en tres grupos, desde un mínimo de catorce años a un máximo de veintiocho, un 33,4% tiene entre 14 y 18 años, un 33,4% tiene entre 19 y 23 años y un 33,2% tiene entre 24 y 28 años. El 50% de los jóvenes son hombres y el 49,7% son mujeres.

Un 2,7% tiene estudios primarios, un 32,5% estudios secundarios, y la gran mayoría, el 64,8% tiene estudios superiores. Los/as jóvenes mayoritariamente se dedican a estudiar, en un 90,3% de los casos, representando un 6,3% los/as jóvenes que trabajan y un 3,4% los/as jóvenes que no tienen actividad alguna.

En cuanto al ámbito de residencia, los/as jóvenes del presente estudio, viven mayoritariamente en un ámbito urbano, con un 75,3% de los casos, y un 24,7% vive en un ámbito rural. Un 50,8% de los/as jóvenes vive con la familia, 36,3% viven por su cuenta.

En un 95,6% de los casos la nacionalidad es española, y otras nacionalidades representan el 4,4% de los casos.

El ámbito en el que salen de marcha es básicamente urbano, en un 82% de los casos, frente al 18% que sale en ámbito rural. Un 58,8% de los/as jóvenes, recorre menos de tres kilómetros para ir de marcha, frente a un 41,2% que realizan recorridos superiores a

los 3 kilómetros. El mínimo de kilómetros recorridos es cero, y el máximo de 300 kilómetros.

En cuanto al nivel de estudios de los padres, podemos decir que la mayoría presentan estudios primarios, con un 46,8% de los casos, un 26,2% tiene estudios superiores, un 19,8% estudios secundarios y tan solo un 7,2% tiene estudios básicos. Un 83,6% de los padres trabaja, y un 16,4% no tiene actividad.

Las madres también poseen en su mayoría, estudios primarios, en un 55,3% de los casos, 20,6% tiene estudios superiores, el 18,1% estudios secundarios y un 5,9% estudios básicos. Las madres trabajan en un 55,8% de los casos, un 36,3% trabaja en casa y un 7,9% no tiene actividad.

Finalmente la clase social a la que pertenecen os jóvenes es mayoritariamente la clase media con un 63,5% de los casos, media alta un 24%, media baja un 8,3%, un 2,5% a clase alta y un 1,7% pertenece a clase baja.

Tabla 3. Descripción de la muestra

Descripción de la muestra de estudio			
Variable (*)		N	%
Edad (1009)	14 a 18 años	337	33,4
	19 a 23 años	337	33,4
	24 a 28 años	335	33,2
Género (1007)	Hombre	507	50,3
	Mujer	500	49,7
Nivel de estudios (1009)	Primarios	27	2,7
	Secundarios	328	32,5
	Superiores	654	64,8
Dedicación (1009)	Estudian	911	90,3
	Trabajan	65	6,3
	Sin actividad	33	3,4
Con quien viven (1007)	Con familia	548	55,8
	Por su cuenta	356	36,3
Nacionalidad (1008)	Española	964	95,6
	Otra	44	4,4
Ámbito de residencia (1005)	Urbano	757	75,3
	Rural	248	24,7
Ámbito en el que sale de marcha (1003)	Urbano	822	82,0
	Rural	181	18,0
Kilómetros que recorre para ir de marcha (965)	≤ 3 km	567	58,8
	> 3 Km	398	41,2
Nivel de estudios del padre (989)	Básicos	71	7,2
	Primarios	463	46,8
	Secundarios	196	19,8
	Superiores	259	26,2
Nivel de estudios de la madre (994)	Básicos	59	5,9
	Primarios	550	55,3
	Secundarios	180	18,1
	Superiores	205	20,6
Situación laboral del padre (940)	Trabaja	786	83,6
	Sin actividad	154	16,4
Situación laboral de la madre (982)	Trabaja	548	55,8
	Trabaja en casa	356	36,3
	Sin actividad	78	7,9
Clase social (1008)	Alta	25	2,5
	Media alta	242	24,0
	Media	640	63,5
	Media baja	84	8,3
	Baja	17	1,7

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 4. Media de edad y kilómetros recorridos de la población

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Edad	1009	14	28	20,96	3,982
Kilómetros que recorre un fin de semana para ir de marcha	965	0	300	8,94	21,851

5.2.2. Variables

Las variables se dividen en cinco categorías: dependientes, sociodemográficas, predisponentes, facilitadoras y reforzantes. Finalmente se recogen una serie de medidas para evitar los accidentes de tráfico.

1. Variables Dependientes:

- Conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.
- Viajar con alguien que conduzca bajo los efectos del alcohol u otras drogas.
- Realizar cambios de conducta como conductores para evitar accidentes de tráfico.

2. Variables Sociodemográficas: edad, género, nivel de estudios, situación sociolaboral, tipo de convivencia habitual, nacionalidad, lugar de residencia, lugar en el que sale de marcha y kilómetros recorridos, nivel de estudios del padre y de la madre, situación laboral del padre y de la madre y clase social.

3. Variables Predisponentes:

a) Creencias:

- Creencias sobre el consumo de alcohol y otras drogas: se evaluó a través de once ítems: respuesta de los amigos si la persona no consume alcohol u otras drogas; hasta qué punto creen que estar colocado afecta a la hora de ligar; intención de ir a la discoteca con amigos que hayan consumido; hasta qué punto creen que hay personas

que no le influye el consumo, en qué medida creen que las chicas piensan más las consecuencias del consumo que los chicos; en qué medida piensan que si no consumen no se divierten; grado en que creen que a edades más jóvenes son más influenciables por los amigos a la hora del consumo; en qué medida creen que pueden evitar el consumo; grado de acuerdo con que a todo el mundo le sienta bien consumir con moderación; hasta qué punto creen que cuando consumen controlan lo que se meten; e importancia atribuida al hecho de no consumir. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: totalmente de acuerdo, bastante de acuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, bastante en desacuerdo y totalmente en desacuerdo.

- Razones que creen que tienen los/as jóvenes para consumir alcohol y otras drogas: vergüenza de parecer distinto; facilidad para conseguirlas; falta de habilidad para decir “no”; presión de los amigos; ligar menos; disminución de la diversión; ansiedad, nervios o aburrimiento; y ser una costumbre extendida.

- Creencias sobre el uso de alcohol y otras drogas en la conducción de vehículos: se evaluó a través de 12 ítems: hasta qué punto creen los/as jóvenes que un efecto del consumo de alcohol y otras drogas es la sensación de invulnerabilidad ante la conducción; hasta qué punto creen que es de cobardes irse en transporte público si se ha consumido; si creen que los chicos realizan demostraciones de hombría al conducir colocados; si creen que existen diferencias entre chicos y chicas en el consumo de alcohol y otras drogas si después se va a conducir; grado en que sienten que controlan la conducción si se ha consumido; en qué medida creen que hay personas que conducen mejor colocadas; si estarían dispuesto a dejar el coche si han consumido; hasta qué punto los/as jóvenes piensan en las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas; hasta qué punto creen que la marihuana o el hachis no influye en la conducción; hasta qué punto creen que la cocaína aumenta la agresividad en la conducción; hasta qué punto creen que el éxtasis aumenta la concentración en la conducción; y en qué medida piensan que si eres un buen conductor no necesitas tomar medidas en la conducción si has consumido alcohol u otras drogas. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: totalmente de acuerdo, bastante de acuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, bastante en desacuerdo y totalmente en desacuerdo.

- Razones por las que se decide conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas: no lo pensó, tenía que ir a otra discoteca, confiaba en que no pasaría nada, estaba en una zona alejada, le gusta conducir colocado, no se va a ir en taxi, conduce bien colocado, controla mucho, llegaba tarde a casa, se arriesgó, no había transporte público, es más cómodo, lo hace todo el mundo.

- Creencias sobre la negociación: se midió a través de ocho ítems: hasta qué punto creen que si estuviesen colocados le dejarían conducir a un amigo el vehículo; grado en que se fiarían de que otra persona condujera su vehículo; hasta qué punto le parece bien el turnarse entre los amigos para que cada fin de semana conduzca uno que no consuma; hasta qué punto creen que es importante dividirse para evitar accidente de tráfico; hasta que punto se comprometerían a no consumir si le pagaran los gastos de la noche; si se sienten capaces de pedirle a alguien que conduzcan su vehículo; hasta qué punto creen que es mejor turnarse para ahorrar gasolina; y grado en que creen que es mejor ver quien está menos colocado para conducir que turnarse para que una persona no consuma nada. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: totalmente de acuerdo, bastante de acuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, bastante en desacuerdo y totalmente en desacuerdo.

b) Intención de comportamiento:

- Medidas o prácticas llevarían a cabo en caso de estar a punto de coger el vehículo y darse cuenta de que están colocados (dormir hasta que pasen los efectos, coger el vehículo, dejar a un amigo conducir, bailar un rato más, coger un taxi o autobús, comer algo y otras cosas).

- Circunstancias estarían dispuestos a correr el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas y sufrir un accidente (para llevar a un amigo que se encuentra mal, para no llegar tarde a casa, para llevar al ligue a su casa, en una emergencia, si el vehículo se tiene que quedar sin vigilancia, para ir a pillar más droga, si no hay transporte público, nunca estaría dispuesto a correr ese riesgo, para seguir la fiesta en otro sitio y si no hay nadie que le pueda llevar).

-Tipo de vía conducirían si han consumido alcohol u otras drogas (autovía con mucho tráfico, autovía con poco tráfico, carretera secundaria con mucho tráfico, carretera

secundaria con poco tráfico, calles del pueblo, calles de un barrio de ciudad, centro de ciudad y en ninguna).

c) Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas: hasta qué punto tienen información sobre los efectos del alcohol y otras drogas en general (perturbación de la visión, distorsión de la realidad, aumento del tiempo de reacción, somnolencia, alucinaciones perceptivas, sobrevaloración de la capacidad, disminución del campo visual, errores de estimación de la distancia y la velocidad, disminución de los reflejos, sensación de euforia y nerviosismo, exageración de movimientos, y movimientos menos precisos), y en particular sobre la conducción, los posibles riesgos y cuáles son los tres efectos más importantes de cada tipo de droga a la hora de ser causa o influir en tener un accidente de tráfico.

d) Actitudes:

-Calificativo que le pondrían al hecho de conducir bajo la influencia de alcohol u otro tipo de droga: medido a través de los siguiente ítems: desagradable, responsable, inteligente, peligroso, malo, divertido, seguro, irresponsable, estúpido, aburrido, agradable y bueno. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: totalmente de acuerdo, bastante de acuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, bastante en desacuerdo y totalmente en desacuerdo.

-Opiniones respecto al consumo de alcohol, cocaína, marihuana y éxtasis en la conducción de vehículos. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: muy favorables, favorables, indistintos, desfavorables y muy desfavorables.

e) Procesos atribucionales (“locus de control”):

-Tipo de atribución (interna vs. externa) en la accidentalidad de los/as jóvenes: se midió a través de 8 ítems: sólo de mi depende que pueda tener un accidente de tráfico; que tenga un accidente depende de la suerte; si tomo precauciones puedo evitar tener un accidente; sé perfectamente lo que tengo que hacer para evitar un accidente; que tenga un accidente va a depender de otros conductores; si tengo que

tener un accidente lo tendré haga lo que haga; es fácil evitar tener un accidente; y que tenga un accidente depende de mi pareja o amigos. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: totalmente de acuerdo, bastante de acuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, bastante en desacuerdo y totalmente en desacuerdo.

- Factores que más influyen en la accidentalidad: consumo de alcohol, consumo de drogas ilegales, exceso de velocidad, picarse o echar carreras, agresividad del conductor, inexperiencia del conductor, cansancio del conductor, no respeto de las señales de tráfico, estado y señalización de las carreteras, estado del vehículo, hablar por teléfono mientras se conduce, fumar mientras se conduce, la suerte y otros conductores.

f) Percepción de riesgo:

-Riesgo atribuido a la conducción de vehículos bajo los efectos de diferentes sustancias. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: ningún riesgo, riesgo bajo, riesgo medio, riesgo alto y máximo riesgo.

- En qué medida creen que por lo que hacen pueden tener un accidente de tráfico y por qué.

4. Variables Facilitadoras:

a) Patrones de ocio y tiempo libre: Actividades realizadas en el tiempo libre (practicar deporte; ver TV, video o DVD; ir a bares, pubs, discotecas, etc.; ir al cine, teatro, conciertos, etc.; leer pintar, trabajos manuales, escuchar música; realizar actividades sociales; realizar excursiones, viajes; reunirse con amigos). Dinero que gastaron en el tiempo de ocio la semana pasada. Consumo de alcohol y otras drogas en el tiempo de ocio la semana pasada y tipo de sustancia consumida.

b) Recursos disponibles e identificados para acceder a la información sobre drogas y sus efectos, a qué lugar y/o a qué persona acudirían si quisieran información sobre drogas y sus efectos.

c) Hábito de hablar con los amigos, los hermanos, los profesionales de la salud (médicos, psicólogos, etc.), el padre, la madre, los profesores, la pareja y otras personas, sobre drogas. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: muchas veces, algunas veces, pocas veces, nunca y no tengo/no conozco.

d) Ser o no conductor, tipo de vehículo que conducen (coche, moto y otros); experiencia de conducción (menos de un años, entre 2 y 5 años, entre 5 y 10 años y más de 10 años); haber sufrido un accidente de tráfico, asociado a causas generales, siendo el conductor del vehículo y gravedad del accidente (grave o leve); y frecuencia de conducción (alguna vez, cerca de una vez al mes, cerca de una vez a la semana y varias veces a la semana).

e) Día de la semana la última vez que condujo bajo los efectos del alcohol u otras drogas, tipo de sustancia consumida y cantidad.

5. Variables Reforzantes:

a) Beneficios obtenidos por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas (conducir mejor, divertirse más, sentirse más cómodo, ligar más y otros).

b) Perjuicios obtenidos:

- Consecuencias negativas del uso de alcohol y otras drogas en la conducción (multas, accidentes sufridos, orden de parada en un control de seguridad, discusiones con la policía u otros agentes de seguridad, discusiones con otras personas, aumento de las cuotas del seguro y otras).

- Frecuencia con la que han sentido agobio, ansiedad, nerviosismo, culpa, arrepentimiento después de haber conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas (siempre, más de la mitad de las veces, menos de la mitad de las veces, solo alguna vez y nunca).

- Motivos por los que han sentido agobio, culpa o arrepentimiento (por miedo a tener un accidente, por miedo a atropellar a alguien, por miedo a darles un disgusto a los padres, por miedo a quedarse parapléjico, por miedo a encontrarse con un control, por miedo a haber hecho el ridículo, por miedo a ser multado y otros).

c) Respuesta del entorno después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas: con qué frecuencia las personas del entorno (los amigos, los hermanos, los profesionales de la salud (médicos, psicólogos, etc.), el padre, la madre, los profesores, la pareja y otras personas) han aceptado que haya conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: muchas veces, algunas veces, pocas veces, nunca y no tengo/no conozco.

6. Medidas para disminuir los accidentes de tráfico:

- Medidas con las que están de acuerdo implantar para disminuir los accidentes de tráfico: se utilizaron 12 ítems: poner vigilantes en las discotecas para controlar la vena de drogas; entregar las llaves en la portería de las discotecas y que no te las den hasta que no estés bien; aumentar los controles de tráfico a la salida de las discotecas; aumentar el número de taxis a la salida de las discotecas; aumentar la educación que los padres dan a sus hijos; sancionar con visitas a hospitales y atención a personas que hayan tenido un accidente de tráfico; sancionar con penas de cárcel o con la retirada del carné; aumentar el transporte público y gratuito; realizar sesiones prácticas para explicar a los/as jóvenes las consecuencias y los efectos de las drogas en la conducción; aumentar la cuantía de las multas y disminuir las facilidades de pago; disponer de un aparato personal que te permitiera saber cuál es tu estado en ese momento; y aumentar la dificultad para obtener el carné de conducir. Estos ítems se midieron a través de una escala de cinco puntos: totalmente de acuerdo, bastante de acuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, bastante en desacuerdo y totalmente en desacuerdo.

- Medidas adicionales que proponen los/as jóvenes para que no se conduzca bajo los efectos del alcohol y otras drogas y así disminuir los accidentes de tráfico entre los/as jóvenes.

5.2.3. Procedimiento

Se elabora un cuestionario para evaluar la conducta de riesgo “conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas”, así como los diferentes factores psicosociales que se esperan relevantes, tras el análisis de los resultados de los diferentes grupos de discusión extraídos en el primer estudio cualitativo. Así mismo, también son evaluadas diferentes variables sociodemográficas como la edad, género y otras ya comentadas.

El cuestionario se diseñó como una prueba autoadministrada, para que pudiera ser respondida con la presencia cercana pero no intimidatoria del o de la entrevistador/a, que un vez que presentaba la prueba permanecía como recurso disponible para la solución de cualquier duda que le pudiera surgir al participante.

Los/as entrevistadores/as fueron seleccionados en base a la proximidad por edad, cultura, etc., con la población estudiada y pasaron por un periodo de entrenamiento donde se desarrollaron actividades formativas como: 1) Sensibilización sobre la importancia del tema de estudio y del propio proceso de investigación; 2) Énfasis en la dificultad para la obtención de información fiable y completa que permita abordar de manera eficaz la gran problemática de la accidentalidad de los/as jóvenes; 3) Refuerzo de importancia de su trabajo como encuestadores/as; 4) Cumplimentación del cuestionario y análisis de posibles errores, ambigüedades o inadecuaciones de formato; 5) Entrenamiento en estrategias que garanticen el anonimato, confidencialidad e intimidad del proceso; y 6) Entrenamiento en la aplicación del cuestionario, mediante la técnica de juego de roles.

En la presentación de la prueba se enfatiza la importancia de la investigación a nivel social y para el propio participante. Tanto en el inicio, como en la finalización de la cumplimentación del cuestionario, se agradece profundamente la colaboración a cada participante.

El cuestionario era entregado a los/as participantes y tras recibir las instrucciones presentadas en la primera página del cuestionario, cada participante contestaba las diferentes preguntas. Las dudas que se iban planteando eran respondidas por los/as entrevistadores en el momento, de manera que se pudiese avanzar con la cumplimentación del cuestionario. Cuando el participante entregaba el cuestionario, se comprobaba que no se hubiesen olvidado responder alguna parte.

Para contactar con los participantes en los centros educativos, se procedía a pedir permiso y colaboración a los directores de los diferentes centros, a continuación se

contactaba con los profesores u orientadores, y se concertaban las citas. Los alumnos de una clase eran informados de la necesidad de recoger información sobre sus opiniones y se informaba de que la participación era totalmente voluntaria. Se hacía especial énfasis en recordar que era una actividad anónima y que respondiesen con total libertad, pues no se podría asociar el cuestionario a la persona en cuestión. Los cuestionarios eran recogidos conforme se iban acabando de responder.

Otra forma de recoger la información consistió en contactar con los participantes individualmente en cafeterías, parques o casas particulares y pedir la colaboración. Los participantes respondían en ese momento y el cuestionario era recogido al finalizar.

Los cuestionarios se numeraban, clasificaban por edad y sexo y eran vaciados a una matriz de datos para su posterior análisis.

5.2.4. Instrumentos

Se elabora un cuestionario que consta de siete secciones. En cada una de ellas pregunta por diferentes cuestiones relacionadas con el consumo de sustancias psicoactivas y la conducción de vehículos (ver Anexo 2).

En la **Sección 1** las preguntas están dirigidas a evaluar variables relacionadas con el ocio y tiempo libre, se hace una especial indagación sobre el consumo de alcohol y otras drogas, la información de la que disponen sobre los efectos de las drogas, en general, los recursos de los que disponen para acceder a esa información y las razones principales para el consumo.

En la **Sección 2** las preguntas están relacionadas con los efectos del consumo de alcohol y otras drogas sobre la conducción de vehículos, y la actitud que tienen ante dicho comportamiento.

En la **Sección 3** se pregunta por la percepción del riesgo en diferentes situaciones de conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas; y sobre el locus de control y los factores que influyen en la accidentalidad.

A continuación aparecen una serie de preguntas filtro, previas a la Sección 4, donde se pregunta sobre su experiencia de conducción y si han conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

En la **Sección 4** se les pregunta sobre la última vez y los últimos 6 meses que condujeron bajo los efectos del alcohol y otras drogas, frecuencia de la conducta, razones para llevar a cabo la conducta y consecuencias que obtuvieron.

En la **Sección 5** se indaga en la intención de conducta futura y los posibles cambios de comportamiento realizados.

En la **Sección 6** se pregunta sobre posibles medidas para evitar que se conduzca bajo los efectos del alcohol y otras drogas y así disminuir los accidentes de tráfico.

Finalmente la **Sección 7** se dirige a evaluar variables de tipo sociodemográfico.

Los factores y variables se recogen y distribuyen en el cuestionario de la siguiente manera:

Las variables sociodemográficas del presente estudio son: la edad (pregunta 7.1.), el género (pregunta 7.2.), el nivel de estudios (pregunta 7.3.), la situación sociolaboral (pregunta 7.4.), el tipo de convivencia habitual (pregunta 7.5.), la nacionalidad (pregunta 7.6.), el lugar de residencia (pregunta 7.7.), lugar donde sale de marcha (pregunta 7.8.), kilómetros que recorre para salir de marcha (7.9.), el nivel de estudios del padre y de la madre (pregunta 7.10.), la situación laboral del padre y de la madre (7.11.) y la clase social (pregunta 7.12.).

Las variables consideradas como dependientes desde el punto de vista metodológico son:

1. Conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas (preguntas 4.0.8. y 4.4).
2. Viajar con alguien que conduzca bajo los efectos del alcohol u otras drogas (pregunta 3.4.).
3. Realizar cambios de conducta como conductores para evitar accidentes de tráfico (preguntas 5.3, 5.4. y 5.5. y 4.0.6.).

Dentro del Modelo Precede las variables se distribuyen de la siguiente manera:

1) Factores Predisponentes:

- a) Creencias sobre consumo de drogas (pregunta 1.6.), razones que creen que tienen los/as jóvenes para consumir drogas (pregunta 1.8.), creencias sobre consumo de drogas y conducción de vehículos (pregunta 2.1.), razones por las que se decide conducir bajo los efectos de las drogas (pregunta 4.3) y negociación a la hora de conducir (pregunta 5.2.).
- b) Intención de conducta en situaciones de riesgo (preguntas 5.1., 5.6. y 5.7.)
- c) Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas, en general, (pregunta 2.2.a.) y conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas en la conducción de vehículos (pregunta 2.2.b.).
- d) Actitudes frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas (preguntas 2.3. y 2.4.).
- e) Procesos atribucionales (locus de control) (pregunta 3.5. y 3.6.).
- f) Percepción del riesgo (preguntas 3.1., 3.2. y 3.3.).

2. Factores Facilitadores:

- a) Patrones de ocio y tiempo libre (preguntas 1.1, 1.2., 1.3. y 1.4.).
- b) Recursos disponibles e identificados para acceder a la información sobre las drogas y sus efectos (preguntas 1.5).
- c) Hábito de hablar con distintas personas sobre drogas (pregunta 1.7.).
- d) Ser o no conductor (pregunta 4.0.1.), tipo de vehículo que conducen (4.0.2.), experiencia de conducción (4.0.3.), accidentes de tráfico sufridos, en general (4.0.4.), gravedad del accidente sufrido (4.0.5.) y frecuencia de conducción (4.0.7.).
- e) Día de la semana la última vez que condujeron bajo los efectos del alcohol y otras drogas (pregunta 4.1.) y tipo de sustancia consumida y cantidad (pregunta 4.2.).

3. Factores Reforzantes:

- a) Beneficios obtenidos por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas (pregunta 4.5.).
- b) Perjuicios obtenidos por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas (pregunta 4.6.).
- c) Sensación de agobio, culpa o arrepentimiento después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas (preguntas 4.7., 4.8. y 4.9.).
- d) Respuesta del entorno después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas (pregunta 4.10.).

En último lugar, también aparecen las medidas propuestas a los/as jóvenes, y con las que ellos están de acuerdo, para evitar que se conduzca bajo los efectos del alcohol y otras drogas y las medidas aportadas por los propios jóvenes (preguntas 6.1. y 6.2.).

En la redacción de las diferentes partes del cuestionario se utiliza un lenguaje claro y sencillo, recuperando en gran medida las mismas expresiones y términos empleados por los participantes de los grupos de discusión. Para paliar, en la medida de lo posible los efectos del cansancio, las diferentes partes del cuestionario son distribuidas siguiendo este criterio, intercalando diferentes tipos de preguntas y formatos, dejando para el final la parte dedicada a la información sociodemográfica.

Se realizó un estudio piloto del cuestionario inicial, con una muestra de 60 jóvenes para comprobar que había una buena comprensión de las preguntas, que las escalas eran entendibles, y que el tiempo de cumplimentación se ajustaba a lo previsto. Los/as jóvenes fueron entrevistados en centros educativos y fueron seleccionados en función de la edad y el sexo, de manera que quedaran representados todos los grupos de edad propuestos y chicos y chicas, de forma proporcional. De los ítems propuestos para revisión, teniendo en cuenta la frecuencia de respuesta a cada uno de ellos, se decidió dejar una buena parte de ellos ya que, a pesar de que muchos de ellos fueron ítems no respondidos, esa no respuesta arrojaba información importante a nivel cualitativo y que iba a ser tenida en cuenta para las conclusiones. Además, se decidió incluir nuevos ítems y preguntas en el cuestionario, en función de las respuestas dadas a las preguntas abiertas y a las necesidades surgidas durante la pasación de los cuestionarios de la prueba piloto.

5.2.4.1. Análisis Factorial Exploratorio

El instrumento utilizado en la investigación, se ha sometido a un proceso de validación, a través del cual se evaluó la validez de constructo mediante análisis factorial de componentes principales. El estudio de la estructura factorial de las escalas permite determinar si los ítems reflejan diferentes gradaciones de una sola dimensión o si, por el contrario, se distribuyen en un espacio multidimensional.

Para estudiar la estructura factorial de cada una de las escalas, se ha realizado un análisis factorial exploratorio utilizando como método de extracción el análisis de componentes principales con rotación varimax. En segundo lugar se obtuvo la matriz de correlaciones y los valores relacionados con las comunalidades de cada una de las variables tras el método de extracción. Posteriormente, se determinó el número de factores presentes en cada escala, así como el porcentaje de la varianza total explicada por éstos. Finalmente, se examinaron las saturaciones de cada uno de los factores, para determinar que ítems debían ser utilizados como medida de cada uno de ellos.

Una vez obtenido el análisis factorial se definieron los factores definitivos mediante el método de escala aditiva, consistente en definir una variable representativa a partir de una combinación lineal de las variables con cargas factoriales superiores a 0,50. De esta manera, nos aseguramos de que en la variable representativa del factor estuviesen presentes todos los componentes asociados a dicho factor.

A modo de resumen, los criterios tenidos en cuenta para evaluar la validez de las escalas utilizadas son:

-Comunalidades: > 40

-Varianza: 60 –70%

-Saturación > 0,50

5.2.4.1.1. Análisis factorial exploratorio de la pregunta 1.6.

La escala recoge las opiniones de los/as jóvenes sobre el consumo de alcohol u otras drogas, midiendo sus respuestas en una escala Likert de 5 categorías de respuesta (Totalmente de acuerdo/ Bastante de acuerdo/ Ni de acuerdo ni en desacuerdo/ Bastante en desacuerdo/ Totalmente en desacuerdo).

La información se recoge mediante los siguientes 11 ítems:

1. Si tú vas con gente que bebe, o fumo porros, o toma cocaína o pastillas, y tú no lo haces, lo primero que te van a decir es que eres un “cortarrollos”.
2. A las chicas no les gusta que estés colocado a la hora de ligar.
3. Si mis amigos/as van colocados no voy a la discoteca con ellos.
4. Hay personas que pueden hartarse de beber o consumir drogas y no les influye.
5. Las chicas piensan más que los chicos las consecuencias que puede tener el consumo de drogas.
6. Si no tomo “algo” no me divierto.
7. Los chicos/as de edades más jóvenes se dejan manipular más por los amigos, se pican más para consumir.
8. Yo puedo evitar tomar drogas o hincharme de beber, esas cosas se pueden evitar.
9. Con moderación, a todo el mundo le sienta bien tomar “algo”.
10. Cuando consumo, controlo lo que me estoy metiendo.
11. Para mí es importante que la gente no consuma alcohol u otras drogas.

Mediante el análisis factorial los 11 ítems se agrupan en 4 factores constituidos como sigue:

Factor 1: Ítems 9,10 y 4 (gradación de riesgos/control de efectos)

Factor 2: Ítems 3,1 y 11 (grupo de iguales homogéneos)

Factor 3: Ítems 7,5 y 2 (grado de madurez)

Factor 4: Ítems 8 y 6 (autoeficacia percibida)

Tabla 5. Estadísticos descriptivos

Ítem	Media	Desviación típica	N del análisis
1	2,42	1,250	988
2	2,12	1,109	988
3	3,28	1,300	988
4	2,08	1,234	988
5	3,01	1,244	988
6	1,93	1,121	988
7	4,06	,960	988
8	1,61	1,059	988
9	3,17	1,232	988
10	3,32	1,410	988
11	2,72	1,188	988

Tabla 6. Matriz de Correlaciones

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Correlación											
1	1,000	-,083	-,233	,039	-,081	,040	,143	,000	,014	-,029	-,196
2	-,083	1,000	,288	,168	,213	,086	-,148	,126	,138	,161	,205
3	-,233	,288	1,000	,052	,117	,148	-,098	,116	,106	,144	,364
4	,039	,168	,052	1,000	-,083	,163	-,072	,044	,171	,162	,117
5	-,081	,213	,117	-,083	1,000	,014	-,129	-,014	-,046	,027	,137
6	,040	,086	,148	,163	,014	1,000	,031	,170	,215	,109	,193
7	,143	-,148	-,098	-,072	-,129	,031	1,000	-,068	-,029	-,028	-,081
8	,000	,126	,116	,044	-,014	,170	-,068	1,000	-,024	-,097	,157
9	,014	,138	,106	,171	-,046	,215	-,029	-,024	1,000	,234	,125
10	-,029	,161	,144	,162	,027	,109	-,028	-,097	,234	1,000	,063
11	-,196	,205	,364	,117	,137	,193	-,081	,157	,125	,063	1,000
Sig (Unilateral)											
1		,004	,000	,113	,005	,106	,000	,500	,327	,183	,000
2	,004		,000	,000	,000	,003	,000	,000	,000	,000	,000
3	,000	,000		,050	,000	,000	,001	,000	,000	,000	,000
4	,113	,000	,050		,005	,000	,012	,085	,000	,000	,000
5	,005	,000	,000	,005		,336	,000	,333	,075	,195	,000
6	,106	,003	,000	,000	,336		,167	,000	,000	,000	,000
7	,000	,000	,001	,012	,000	,167		,016	,182	,192	,005
8	,500	,000	,000	,085	,333	,000	,016		,224	,001	,000
9	,327	,000	,000	,000	,075	,000	,182	,224		,000	,000
10	,183	,000	,000	,000	,195	,000	,192	,001	,000		,024
11	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,005	,000	,000	,024	

Tabla 7. Comunalidades

Ítem	Inicial	Extracción
1	1,000	,534
2	1,000	,507
3	1,000	,575
4	1,000	,458
5	1,000	,404
6	1,000	,503
7	1,000	,514
8	1,000	,683
9	1,000	,483
10	1,000	,560
11	1,000	,550

Método de extracción: Análisis de Componentes principales.

Tabla 8. Matriz de componentes rotados

Ítem	FACTORES				Total
	1	2	3	4	
9 moderación	,682				
10 control	,668				
4 no influye	,574				
3 no ir		,713			
1 cortarrollos		-,672			
11 no consumo		,652			
7 manipular			-,716		
5 pensar consecuencias			,586		
2 chicas ligar			,580		
8 evitar				,800	
6 tomar para divertirse				,526	
% Varianza Explicada	14,597	14,169	11,987	11,695	52,447

Método de extracción: Análisis de componentes principales.

Método de rotación: Normalización Varimax con Kaiser.

5.2.4.1.2. Análisis factorial exploratorio de la pregunta 2.1.

La escala recoge las creencias de los/as jóvenes sobre el consumo de alcohol u otras drogas, midiendo sus respuestas en una escala Likert de 5 categorías de respuesta (Totalmente de acuerdo/ Bastante de acuerdo/ Ni de acuerdo ni en desacuerdo/ Bastante en desacuerdo/ Totalmente en desacuerdo).

La información se recoge mediante los siguientes 12 ítems:

1. Un efecto de tomar drogas es que la persona se siente invulnerable, cree que su capacidad le permite coger el coche o la moto y que “no pasa nada”.
2. Yo creo que si eres joven es poco cobarde irse en autobús o en taxi cuando estás colocado.
3. Los chicos tienden a envalentonarse cuando están colocados e intentan demostrar conduciendo que son muy hombres.
4. Si una chica sale de fiesta y sabe que va a beber o a consumir algo, no se lleva el coche o la moto.
5. Cuando vas colocado no vas controlando la carretera, las señales o lo que pueda ocurrir.
6. Hay personas que conducen mejor si van colocados.
7. Si estuviera colocado no se me ocurriría pensar en dejar mi vehículo aparcado.
8. Los jóvenes no piensan las consecuencias de coger un vehículo estando colocados.
9. Hay drogas, como los porros, que no hacen nada. Fumar hachís o marihuana, no influye en la conducción.
10. Con la cocaína vas acelerado, te pones más agresivo a la hora de conducir.
11. Con el éxtasis vas muy relajado, tranquilo y te concentras más en la conducción.
12. Si has bebido alcohol y eres un buen conductor, no necesitas dormir un rato antes de conducir.

Mediante el análisis factorial los 12 ítems se agrupan en 3 factores constituidos como sigue:

Factor 1: Ítems 12, 9, 6, 11, 7 y 2 (consecuencias para la conducción)

Factor 2: Ítems 3, 8 y 10 (consecuencias emocionales)

Factor 3: Ítems 4 y 1 (percepción del riesgo)

El ítem 5 no se reduce a una estructura factorial

Tabla 9. Estadísticos descriptivos

Ítem	Media	Desviación típica	N del análisis
1	2,09	1,242	991
2	1,71	1,170	991
3	4,04	,939	991
4	2,85	1,125	991
5	1,68	,957	991
6	1,50	,948	991
7	2,03	1,241	991
8	4,00	1,062	991
9	1,95	1,138	991
10	1,99	1,044	991
11	1,96	1,084	991
12	1,64	,960	991

Tabla 10. Matriz de Correlaciones

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Correlación												
1	1,000	,075	-,304	,000	,188	,071	,041	-,159	,084	,152	,089	,102
2	,075	1,000	,049	-,017	,184	,249	,223	,047	,176	,104	,121	,169
3	-,304	,049	1,000	-,101	-,207	-,190	,003	,354	-,130	-,204	-,160	-,175
4	,000	-,017	-,101	1,000	,158	,013	,017	-,072	,031	,085	-,005	,024
5	,188	,184	-,207	,158	1,000	,290	,136	-,194	,263	,261	,141	,287
6	,071	,249	-,190	,013	,290	1,000	,203	-,119	,326	,190	,282	,353
7	,041	,223	,003	,017	,136	,203	1,000	,077	,196	,082	,207	,213
8	-,159	,047	,354	-,072	-,194	-,119	,077	1,000	-,092	-,229	-,086	-,152
9	,084	,176	-,130	,031	,263	,326	,196	-,092	1,000	,112	,340	,388
10	,152	,104	-,204	,085	,261	,190	,082	-,229	,112	1,000	,273	,159
11	,089	,121	-,160	-,005	,141	,282	,207	-,086	,340	,273	1,000	,389
12	,102	,169	-,175	,024	,287	,353	,213	-,152	,388	,159	,389	1,000
Sig (Unilateral)												
1	,009		,062	,295	,000	,000	,101	,000	,004	,000	,002	,001
2	,000	,062		,001	,000	,000	,000	,070	,000	,001	,000	,000
3	,494	,295	,001		,000	,338	,460	,000	,000	,000	,000	,000
4	,000	,000	,000	,000		,000	,292	,011	,166	,004	,433	,228
5	,012	,000	,000	,338	,000		,000	,000	,000	,000	,000	,000
6	,101	,000	,460	,292	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
7	,000	,070	,000	,011	,000	,000		,008	,000	,005	,000	,000
8	,004	,000	,000	,166	,000	,000	,008		,002	,000	,003	,000
9	,000	,001	,000	,004	,000	,000	,000	,002		,000	,000	,000
10	,002	,000	,000	,433	,000	,000	,005	,000	,000		,000	,000
11	,001	,000	,000	,228	,000	,000	,000	,003	,000	,000		,000
12	,001	,000	,000	,228	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	

Tabla 11. Comunalidades

Ítem	Inicial	Extracción
1	1,000	,275
2	1,000	,381
3	1,000	,566
4	1,000	,694
5	1,000	,503
6	1,000	,435
7	1,000	,378
8	1,000	,506
9	1,000	,442
10	1,000	,309
11	1,000	,480
12	1,000	,503

Método de extracción: Análisis de Componentes principales.

Tabla 12. Matriz de componentes rotados

Ítem		FACTORES			
		1	2	3	Total
No dormir	12	,669			
No hacen nada	9	,651			
Conducir mejor	6	,631			
Relajado	11	,625			
No aparcar	7	,547			
Cobarde	2	,506			
Envalentonarse	3		-,748		
No pensar	8		-,709		
No pasa nada	10		,518		
Acelerado	5		,435		
No llevar coche	4			,822	
No control	1			,508	
% Varianza Explicada		20,398	15,675	9,537	45,610

Método de extracción: Análisis de componentes principales. Método de rotación: Normalización Varimax con Kaiser

5.2.4.1.3. Análisis factorial exploratorio de la pregunta 3.1.

La escala recoge las opiniones de los/as jóvenes sobre el riesgo que entraña consumo de alcohol u otras drogas en la conducción, midiendo sus respuestas en una escala Likert de 5 categorías de respuesta (Ningún riesgo/ Riesgo bajo / Riesgo medio/ Máximo riesgo).

La información se recoge mediante los siguientes 6 ítems:

1. Conducir habiendo bebido 2 cervezas o 2 copas de vino.
2. Conducir habiendo bebido 2 copas de licor (ron, whisky, ginebra, etc.)(749).
3. Conducir habiendo tomado una pastilla (“pirula”).
4. Conducir habiendo fumado un “canuto” de hachis o marihuana.
5. Conducir habiendo esnifado una raya de cocaína.
6. Conducir habiendo bebido refrescos sin alcohol.

Mediante el análisis factorial los 6 ítems se agrupan en 2 factores constituidos como sigue:

Factor 1: Ítems 2, 3, 4 y 5 (percepción del riesgo asociado a bebidas de alta graduación y drogas ilegales).

Factor 2: Ítems 1 y 6 (percepción del riesgo asociado a bebidas de baja graduación y sin alcohol).

Tabla 13. Estadísticos descriptivos

Ítem	Media	Desviación típica	N del análisis
1	1,75	,964	993
2	2,67	1,256	993
3	3,96	1,102	993
4	2,60	1,352	993
5	3,88	1,272	993
6	3,21	,725	993

Tabla 14. Matriz de Correlaciones

	1	2	3	4	5	6
Correlación						
1	1,000	,304	,033	,221	,070	-,121
2	,304	1,000	,362	,292	,276	-,016
3	,033	,362	1,000	,345	,484	-,007
4	,221	,292	,345	1,000	,362	-,082
5	,070	,276	,484	,362	1,000	-,068
6	-,121	-,016	-,007	-,082	-,068	1,000
Sig (Unilateral)						
1		,000	,150	,000	,014	,000
2	,000		,000	,000	,000	,308
3	,150	,000		,000	,000	,418
4	,000	,000	,000		,000	,005
5	,014	,000	,000	,000		,016
6	,000	,308	,418	,005	,016	

Tabla 15. Comunalidades

Ítem	Inicial	Extracción
1	1,000	,683
2	1,000	,482
3	1,000	,683
4	1,000	,486
5	1,000	,606
6	1,000	,343

Método de extracción: Análisis de Componentes principales.

Tabla 16. Matriz de componentes rotados

Ítem		FACTORES		
		1	2	Total
Pastilla	3	,815		
Cocaína	5	,776		
Canuto	4	,644		
2 copas	2	,596		
2 cervezas	2		,814	
Sin alcohol	6		-,584	
% Varianza Explicada		34,272	20,462	54,734

Método de extracción: Análisis de componentes principales.

Método de rotación: Normalización Varimax con Kaiser.

5.2.4.1.4. Análisis factorial exploratorio de la pregunta 3.5.

La escala recoge las opiniones de los/as jóvenes sobre el locus de control relacionado con la prevención de accidentes de tráfico, midiendo sus respuestas en una escala Likert de 5 categorías de respuesta (Totalmente de acuerdo/ Bastante de acuerdo/ Ni de acuerdo ni en desacuerdo/ Bastante en desacuerdo/ Totalmente en desacuerdo).

La información se recoge mediante los siguientes 8 ítems:

1. Sólo de mí y de lo que yo haga depende que pueda tener un accidente de tráfico.
2. Que tenga o no un accidente de tráfico va a depender de la suerte que tenga; a unos/as les toca u otros/as no.
3. Si tomo las precauciones adecuadas puedo evitar tener un accidente de tráfico.
4. Sé perfectamente lo que tengo que hacer para evitar tener un accidente de tráfico.
5. Que tenga o no un accidente de tráfico depende fundamentalmente de lo que hagan otros conductores.
6. Si lo tengo que tener (accidente) lo tendré, haga lo que haga.
7. Es fácil evitar un accidente de tráfico.
8. Que tenga o no un accidente de tráfico depende de mi pareja o mis amigos.

Mediante el análisis factorial los 8 ítems se agrupan en 2 factores constituidos como sigue:

Factor 1: Ítems 6, 2, 5 y 8 (locus de control externo)

Factor 2: Ítems 4, 3, 7 y 1 (locus de control interno)

Tabla 17. Estadísticos descriptivos

Ítem	Media	Desviación típica	N del análisis
1	3,42	1,441	996
2	2,45	1,156	996
3	2,04	1,025	996
4	2,40	1,098	996
5	2,84	1,058	996
6	2,38	1,205	996
7	3,19	1,079	996
8	1,90	,988	996

Tabla 18. Matriz de Correlaciones

	1	2	3	4	5	6	7	8
Correlación								
1	1,000	-,135	,256	,249	-,162	-,170	,153	-,152
2	-,135	1,000	,044	-,010	,269	,356	-,027	,175
3	,256	,044	1,000	,388	,007	,050	,205	,003
4	,249	-,010	,388	1,000	-,089	,021	,245	-,076
5	-,162	,269	,007	-,089	1,000	,291	,010	,211
6	-,170	,356	,050	,021	,291	1,000	,029	,138
7	,153	-,027	,205	,245	,010	,029	1,000	-,178
8	-,152	,175	,003	-,076	,211	,138	-,178	1,000
Sig (Unilateral)								
1		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
2	,000		,081	,379	,000	,000	,000	,202
3	,000	,081		,000	,413	,058	,058	,000
4	,000	,379	,000		,002	,255	,255	,000
5	,000	,000	,413	,002		,000	,000	,374
6	,000	,000	,058	,255	,000			,180
7	,000	,202	,000	,000	,374	,180	,180	
8	,000	,000	,461	,008	,000	,000	,000	,000

Tabla 19. Comunalidades

Ítem	Inicial	Extracción
1	1,000	,418
2	1,000	,499
3	1,000	,553
4	1,000	,557
5	1,000	,451
6	1,000	,523
7	1,000	,335
8	1,000	,264

Método de extracción: Análisis de Componentes principales.

Tabla 20. Matriz de componentes rotados

Ítems		FACTORES		
		1	2	Total
Es independiente	6	,718		
Depende de la suerte	2	,705		
Depende de otros	5	,670		
Depende de amigos	8	,475		
Evitar	4		,746	
Precauciones	3		,735	
Fácil	7		,578	
Depende de mi	1		,543	
% Varianza Explicada		22,784	22,203	44,987

Método de extracción: Análisis de componentes principales.

Método de rotación: Normalización Varimax con Kaiser.

5.2.4.1.5. Análisis factorial exploratorio de la pregunta 5.2.

La escala recoge la capacidad de negociación de los/as jóvenes a la hora de tomar precauciones sobre el consumo de alcohol u otras drogas y la conducción, midiendo sus respuestas en una escala Likert de 5 categorías de respuesta (Totalmente de acuerdo/ Bastante de acuerdo/ Ni de acuerdo ni en desacuerdo/ Bastante en desacuerdo/ Totalmente en desacuerdo).

La información se recoge mediante los siguientes 8 ítems:

1. Sólo si estuviese colocado dejaría a mi amigo/a llevar el coche o la moto
2. No me fiaría de que otro / a llevase mi vehículo
3. Me parece estupendo turnarse entre los amigos para que cada fin de semana conduzca uno que no tome alcohol ni drogas
4. Es importante dividirse para conducir porque se evitarían muchos accidentes
5. Me comprometería a no beber ni tomar drogas si mis amigos me pagaran los gastos toda la noche (refrescos, gasolina, bocata....)
6. No sería capaz de pedirle a alguien que condujera mi vehículo, si yo estuviese colocado
7. Lo mejor de turnarse con los amigos para conducir es que ahorras gasolina
8. Es mejor ver quién está menos colocado al final de la noche para que sea quien conduzca, que tener que turnarse para que alguien no tome nada

Mediante el análisis factorial los 8 ítems se agrupan en 3 factores constituidos como sigue:

Factor 1: Ítems 4 y 3 (conduce el que no bebe/turno seguro)

Factor 2: Ítems 2 y 6 (yo conduzco mi vehículo/baja confianza en el otro para conducir mi vehículo)

Factor 3: Ítems 7, 8, 1 y 5 (otros pueden conducir mi vehículo/alta confianza en el otro para conducir mi vehículo)

Tabla 21. Estadísticos descriptivos 5,2

Ítem	Media	Desviación típica	N del análisis
1	3,45	1,266	982
2	2,63	1,209	982
3	1,52	,936	982
4	1,79	,995	982
5	2,84	1,418	982
6	1,96	1,099	982
7	3,35	1,184	982
8	1,92	1,205	982

Tabla 22. Matriz de Correlaciones

	1	2	3	4	5	6	7	8
Correlación								
1	1,000	,022	-,058	-,160	-,098	-,032	-,118	,104
2	,022	1,000	,150	,064	-,102	,413	-,106	,106
3	-,058	,150	1,000	,409	,088	,192	-,002	,179
4	-,160	,064	,409	1,000	,190	,151	,019	,094
5	-,098	-,102	,088	,190	1,000	-,120	,279	-,112
6	-,032	,413	,192	,151	-,120	1,000	-,130	,218
7	-,118	-,106	-,002	,019	,279	-,130	1,000	-,187
8	,104	,106	,179	,094	-,112	,218	-,187	1,000
Sig (Unilateral)								
1		,243	,035	,000	,001	,155	,000	,001
2	,243		,000	,023	,001	,000	,000	,000
3	,035	,000		,000	,003	,000	,476	,000
4	,000	,023	,000		,000	,000	,272	,002
5	,001	,001	,003	,000		,000	,000	,000
6	,155	,000	,000	,000	,000		,000	,000
7	,000	,000	,476	,272	,000	,000		,000
8	,001	,000	,000	,002	,000	,000	,000	

Método de

extracción: Análisis de Componentes principales.

Tabla 23. Comunalidades

Ítem	Inicial	Extracción
1	1,000	,410
2	1,000	,663
3	1,000	,622
4	1,000	,642
5	1,000	,490
6	1,000	,661
7	1,000	,463
8	1,000	,536

Método de extracción: Análisis de Componentes principales.

Tabla 24. Matriz de componentes rotados

Ítem	FACTORES				
	1	2	3	Total	
Dividirse	4	,788			
Turnarse	3	,772			
No me fío otro	2		,813		
Vergüenza	6	,785			
Ahorrar gasolina	7			-,655	
El menos colocado	8			,611	
Pasar el coche	1			,592	
No consumir	5			-,503	
% Varianza Explicada		19,544	18,585	17,954	56,083

Método de extracción: Análisis de componentes principales.
Método de rotación: Normalización Varimax con Kaiser.

5.2.5. Análisis estadísticos

El análisis descriptivo de la muestra, se ha realizado mediante la elaboración de resúmenes numéricos que incluyen máximo, mínimo y media como medidas de tendencia central y la desviación típica, como medida de dispersión, así mismo las variables se han descrito mediante tablas de frecuencias incluyendo el número de casos y porcentajes.

Para analizar la asociación de variables se han elaborado tablas de contingencia aplicando el test de la Chi - Cuadrado. La fuerza de asociación se ha estimado mediante el cálculo de medidas de riesgo, considerando un nivel de significación del 95%, así para valores que comprendan el valor 1 los resultados no serán considerados significativos. La medida de asociación estimada fue la *odds ratio* (OR), calculada mediante regresión logística para determinar los factores asociados a las conductas: conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas, viajar con alguien que conduzca bajo los efectos del alcohol u otras drogas y realizar cambios de conducta como conductor para evitar accidentes de tráfico. Los valores de OR se interpretarán de la siguiente manera: considerando el valor 1 como referencia, si la OR es mayor que 1 significa que los/as jóvenes tienen un riesgo mayor de realizar la conducta que estamos estudiando; si la OR es menor que 1 significa, por el contrario, que tienen un menor riesgo.

La validez del instrumento se ha realizado mediante análisis factorial de componentes principales de las distintas escalas incluidas, según el modelo de rotación varimax, que será descrito en el siguiente apartado.

Finalmente, se realizó una regresión logística multivariante utilizando como variables dependientes la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas y como variables independientes las sociodemográficas y las variables relacionadas con los factores predisponentes, facilitadores y reforzantes del PRECEDE, algunas de ellas sometidas a una reducción mediante un análisis factorial por rotación varimax.

En todos los casos, el análisis estadístico se ha realizado utilizando la versión 14.0 del paquete estadístico SPSS.

5.3. RESULTADOS

Para facilitar la lectura y comprensión de los resultados se procede a la segmentación de éstos por bloques de análisis como sigue:

Capítulo 6: INFLUENCIA DE LOS FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS EN LAS PRÁCTICAS DE RIESGO RELACIONADAS CON LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN LA JUVENTUD

Capítulo 7: PRÁCTICAS DE RIESGO RELACIONADAS CON LA CONDUCCIÓN Y EL CONSUMO DE ALCOHOL U OTRAS DROGAS

Capítulo 8: FACTORES QUE PREDISPONEN, FACILITAN Y REFUERZAN LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS EN LA JUVENTUD

Capítulo 9: MEDIDAS APORTADAS PARA EVITAR LA CONDUCCIÓN BAJO EL EFECTO DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS EN LA JUVENTUD

Capítulo 10: FACTORES QUE MÁS INFLUYEN EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS

CAPÍTULO 6

**INFLUENCIA DE LOS FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS
EN LAS PRÁCTICAS DE RIESGO RELACIONADAS CON LA
CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN LA JUVENTUD**

6.1. INFLUENCIA DE LOS FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS EN LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS

Al estudiar qué influencia tienen las variables sociodemográficas en la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol u otras drogas (ver Tabla 25), se observa que en función de la edad, el aumento de la conducción habiendo bebido o ingerido otras sustancias es directamente proporcional al aumento de ésta, de tal manera que entre los más jóvenes el porcentaje se sitúa en el 23,7% mientras que en el grupo de 19 a 23 años y en el de 24 a 28 las proporciones son del 39,8 y 50,4% respectivamente, siendo las diferencias estadísticamente significativas. Según estos datos y tomando como referencia el grupo de 14 a 18 años, puede decirse que el riesgo de conducir bebido o bajo la influencia de otras drogas es 2,13 veces superior entre los/as jóvenes de 19 a 23 años y 3,27 mayor entre la población de 24 a 28 años. De esta forma a medida que aumenta la edad, el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas también aumenta.

El análisis en función del género, pone de manifiesto una mayor prudencia en la conducción por parte de las mujeres en comparación con los hombres, de tal forma que el porcentaje de chicas que declaran haber conducido alguna vez bajo los efectos del alcohol u otras drogas, es del 26,3% frente al 49,5% de los chicos, siendo en éstas un 63,6% menor el riesgo de conducir bajo el efecto de sustancias extrañas que en el caso de los varones.

Por otro lado, también se observa una asociación entre la conducción influenciada por el consumo de sustancias y el nivel de estudios, encontrándose mayores porcentajes de jóvenes conductores bebidos o consumidores de drogas entre los de niveles de estudios extremos, siendo éstos del 41,9% y del 35,0% en jóvenes con estudios superiores y primarios respectivamente y del 32,5% entre los que tienen estudios secundarios. En cuanto al riesgo de conducir bebido, éste es mayor entre los que tienen mayores niveles de estudios, siendo un 25% inferior entre los/as jóvenes con estudios primarios, aunque hay que señalar que en este caso las diferencias encontradas no son estadísticamente significativas. Con relación a los/as jóvenes que completaron sus estudios secundarios, se observa una disminución del 33,3% en el riesgo de conducir bebido con respecto a los/as jóvenes de estudios superiores.

Con respecto a la dedicación de los/as jóvenes, los porcentajes de conducción peligrosa son mayores entre aquellos que pertenecen al mundo laboral, siendo en este caso el 52,5% los que declaran haber conducido alguna vez bajo los efectos del alcohol, seguidos del los que no tienen actividad (47,8%), y seguidos de los estudiantes en los son el 37,3%

los que alguna vez han conducido bebidos. En cuanto al riesgo, son éstos los que tienen menor probabilidad de conducir bebidos, siendo máximo entre los/as jóvenes laboralmente activos en los que el riesgo es un 85,5% superior que en los estudiantes. En los/as jóvenes sin actividad el riesgo aumenta en un 54,1% con respecto a los/as jóvenes que sólo estudian, no siendo en este caso la relación estadísticamente significativa.

También parece existir una asociación directa entre el hábito de conducir en situaciones de riesgo y el estilo de vida del joven, de tal forma que los/as jóvenes que viven por su cuenta tienen 2,05 veces más riesgo que los que viven con su familia de conducir bebidos.

El ámbito de residencia o el lugar donde la población joven sale a divertirse constituyen, en principio, factores importantes que pudieran determinar diferencias en el comportamiento en cuanto a la conducción de vehículos en condiciones de seguridad. En nuestro estudio, sin embargo, aunque parece haber mayores porcentajes de jóvenes de entorno urbano que asumen haber conducido alguna vez bebidos que de entorno rural, las distribuciones observadas no son estadísticamente significativas, del mismo modo que no lo son las diferencias observadas en el riesgo. Esto mismo ocurre al estudiar la zona en las que los/as jóvenes salen de marcha, aunque parece ser que son los/as jóvenes que salen en un entorno urbano los que tienden a conducir bebidos en mayores ocasiones que los que salen por entornos rurales las diferencias encontradas no alcanzan significación estadística, por lo que no pueden asegurarse conductas desiguales.

La distancia que el joven recorre para salir de marcha sí parece ser un factor influyente en la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias, de tal forma que en sentido opuesto al que en un principio pudiera predecirse, son los/as jóvenes que se desplazan a mayores distancias los que más aseguran haber conducido bebidos, encontrándose porcentajes del 44,2% frente al 34,6% de los/as jóvenes que se desplazan menos de 3 kilómetros, teniendo los primeros un 49,8% más riesgo de conducir influenciados por el efecto del alcohol y otras drogas que los segundos.

En cuanto a las condiciones familiares del joven, no se han encontrado diferencias estadísticamente significativas en relación al nivel de estudios del padre, a pesar de que se intuye un mayor riesgo de conducir bebido cuando el padre del joven tiene estudios básicos y un riesgo menor cuando los estudios del progenitor son secundarios, no se pueden establecer afirmaciones con rotundidad al no encontrarse asociaciones con significación estadística en ninguno de los casos.

La distribución de frecuencias en relación al nivel de estudios maternos, sí se muestra estadísticamente significativa, siendo mayores los porcentajes de jóvenes que han conducido bajo los efectos del alcohol en alguna ocasión entre los chicos/as cuyas madres tienen estudios básicos (54,3%). En cuanto al riesgo de conducir influenciado por sustancias extrañas, se intuye un mayor riesgo entre la población con madres que tienen estudios básicos. Las asociaciones estimadas no alcanzan en ningún caso la significación estadística.

Por otro lado, tampoco se hallaron diferencias estadísticamente significativas en relación a la situación laboral tanto del padre como de la madre, aunque parece que es mayor el número de jóvenes que alguna vez han conducido bebidos cuando el padre o la madre no tienen actividad laboral, y también los riesgos parecen ser superiores en estos grupos. Sin embargo, las asociaciones como decimos tampoco se mostraron significativas desde el punto de vista estadístico por lo que no pueden establecerse diferencias al respecto.

Finalmente, el estudio de la clase social muestra mayores proporciones de conductores bajo los efectos del alcohol, entre los/as jóvenes que pertenecen a clase social alta y los de clase social baja, con cifras del 50 y 90,9% respectivamente. Tomando la clase social alta como la categoría de referencia, se observa que la clase social baja presenta un riesgo 10 veces superior de conducir bebido, mientras que las asociaciones en el resto de categorías (aunque parecen ser inferiores al presentado por la clase social alta) no se muestran estadísticamente significativas.

Tabla 25. Asociación entre factores sociodemográficos y la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas

Variable (*)	<u>Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas</u>				OR	IC 95%	Valor P
	No		Sí				
	N	%	N	%			
Edad (749)							
14 a 18 años	171	76,3	53	23,7	1		<0,001
19 a 23 años	151	60,2	100	39,8	2,137	1,43 – 3,18	
24 a 28 años	136	49,8	138	50,4	3,274	2,22 – 4,82	
Género (748)							
Hombre	205	50,5	201	49,5	1		<0,001
Mujer	252	73,3	90	26,3	0,364	0,27 – 0,49	
Nivel de estudios (750)							
Primarios	13	65,0	7	35,0	0,747	0,29 – 1,90	0,049
Secundarios	256	67,5	75	32,5	0,667	0,48 – 0,93	
Superiores	290	58,1	209	41,9	1		
Dedicación (749)							
Estudian	417	62,7	248	37,3	1		0,045
Trabajan	29	47,5	32	52,5	1,855	1,09 – 3,14	
Sin actividad	12	52,2	11	47,8	1,541	0,67 – 3,55	
Con quien viven (747)							
Con familia	309	67,9	146	32,1	1		<0,001
Por su cuenta	148	50,7	144	49,3	2,059	1,52 – 2,78	
Ámbito de residencia (746)							
Urbano	334	59,9	224	40,1	1		0,175
Rural	123	65,4	65	34,6	0,788	0,56 – 1,11	
Ámbito en el que sale de marcha (745)							
Urbano	371	60,2	245	39,8	1		0,230
Rural	85	65,9	44	34,1	0,784	0,53 – 1,17	
Kilómetros que recorre para ir de marcha (715)							
≤ 3 km	259	65,4	137	34,6	1		0,009
> 3 Km	178	55,8	141	44,2	1,498	1,11 – 2,02	
Nivel de estudios del padre (737)							
Básicos	27	51,9	25	48,1	1,413	0,77 – 2,61	0,326
Primarios	206	59,9	138	40,1	1,022	0,71 – 1,46	
Secundarios	95	66,0	49	34,0	0,787	0,50 – 1,23	
Superiores	119	60,4	78	39,6	1		
Nivel de estudios de la madre (738)							
Básicos	21	45,7	25	54,3	1,497	0,77 – 2,89	0,029
Primarios	254	63,2	148	36,8	0,733	0,50 – 1,06	
Secundarios	88	66,7	44	33,3	0,629	0,39 – 1,01	
Superiores	88	55,7	70	44,3	1		
Situación laboral del padre (704)							
Trabaja	368	62,8	218	37,2	1		0,477
Sin actividad	70	59,3	48	40,7	1,158	0,77 – 1,73	
Situación laboral de la madre (728)							
Trabaja	254	62,1	155	37,9	1		0,304
Trabaja en casa	160	62,5	96	37,5	0,983	0,71 – 1,36	
Sin actividad	33	52,4	30	47,6	1,490	0,87 – 2,54	
Clase social (748)							
Alta	11	50,0	11	50,0	1		0,005
Media alta	122	64,9	66	35,1	0,541	0,22 – 1,31	
Media	289	61,6	180	38,4	0,623	0,26 – 1,46	
Media baja	35	60,3	23	39,7	0,657	0,25 – 1,76	
Baja	1	9,1	10	90,9	10,000	1,08 – 91,98	

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables. No: jóvenes que no conducen bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Sí: jóvenes que sí conducen bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

6.2. INFLUENCIA DE LOS FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS EN EL HECHO DE VIAJAR CON ALGUIEN QUE CONDUZCA BAJO EL EFECTO DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS

Antes de comenzar, hay que señalar que salvo en uno de los ítems estudiados no se han encontrado diferencias estadísticamente significativas, por lo que en principio podríamos asumir que el hecho de viajar en vehículos conducidos por personas que ingieren alcohol y otras drogas no se asocia con la mayoría de los factores sociodemográficos estudiados (ver Tabla 26).

El análisis en función de la edad recoge mayores porcentajes de jóvenes que viajan en vehículos conducidos por personas bebidas en la franja de edad de los 19 a 23 años, siendo éste del 73,3%, frente al 73% de los de 14 a 18 años y el 69,6% de los mayores de 24 años, sin ser esta relación estadísticamente significativa. En cuanto al riesgo parece ser que es 1,016 veces mayor entre los/as jóvenes de 19 a 23 años que en los más jóvenes y en éstos a su vez un 15,3% mayor que en los de mayor edad, aunque estas asociaciones no son en ningún caso estadísticamente significativas.

Aunque en el análisis en función del género se observan mayores porcentajes de hombres (74,3%) que de mujeres (69,9%) que viajaron en vehículos conducidos por personas que ingirieron algún tipo de sustancia tóxica, y parece ser que el riesgo es superior en un 23,9% en los varones, tampoco en este caso el análisis realizado arroja diferencias desde el punto de vista estadístico.

En cuanto al nivel de estudios, los/as jóvenes con estudios secundarios son los que aseguran haber viajado más en vehículos conducidos por personas que habían consumido sustancias extrañas, siendo ésta proporción del 75,3%, presentando éste grupo un riesgo de 1,25 veces superior que el de los/as jóvenes con estudios superiores. Los/as jóvenes con estudios superiores muestran a su vez un mayor riesgo que los/as jóvenes que poseen estudios primarios. Sin embargo, al igual que en los casos anteriormente descritos las relaciones halladas no son estadísticamente significativas.

En cuanto a la dedicación de los/as jóvenes, a pesar de encontrarse en mayor porcentaje los que afirman haber viajado con personas que ingirieron sustancias tóxicas entre los/as jóvenes que trabajan (82,8%), las diferencias no muestran significación estadística. Se observa que los/as jóvenes que trabajan tienen un 95% más riesgo de subirse a un vehículo conducido por una persona que no presenta las condiciones óptimas para manejarlo que los/as jóvenes que estudian.

Se encuentra que en los/as jóvenes que viven por su cuenta, es más frecuente adoptar la práctica de riesgo estudiada que los/as jóvenes que viven con su familia.

En cuanto al ámbito de residencia del joven y a la zona en la que sale de marcha, parece ser que el hecho de residir y de salir de marcha en zona urbana, pueden ser factores protectores a la hora de viajar con personas que conduzcan bebidas o influenciadas por otras drogas, y por tanto presentar menor riesgo para ello. Sin embargo, ni las distribuciones ni las asociaciones establecidas son estadísticamente significativas.

Por otro lado, la distancia que el joven recorre para salir de marcha sí parece ser un factor que se asocia al hecho de viajar con otras personas en condiciones no óptimas para la conducción. De manera que son los/as jóvenes que recorren una menor distancia, los que más se protegen a la hora de realizar sus desplazamientos. Así, un 69,5% de los que recorren 3 kilómetros o menos, viajaron en vehículos conducidos por otras personas que han tomado alguna sustancia extraña, frente al 75,4% de los/as jóvenes que recorren más de 3 kilómetros para divertirse. De hecho éstos últimos, presentan un 34,2% más de riesgo que los primeros, a la hora de viajar en vehículos conducidos por personas que consumen sustancias que puedan afectar a la conducción.

El análisis del entorno familiar, no muestra diferencias en cuanto al comportamiento del o la joven ni la formación académica tanto de la madre como del padre. A pesar de ello los mayores porcentajes de jóvenes que se suben a un vehículo conducido por personas que ingirieron algún tipo de sustancia, se presenta en hijos cuyos progenitores tienen niveles de estudios primarios. En el otro extremo, parece que los/as jóvenes que menos se arriesgan a la hora de viajar en vehículos conducidos por una persona bebida son aquellos cuyos padres o madres tienen estudios secundarios, siendo los valores obtenidos del 66,3% y del 69,8% respectivamente. En cuanto al riesgo, se observa que en ambos casos, el mayor riesgo lo presentan los/as jóvenes cuyos padres y/o madres tienen estudios primarios, y el menor riesgo aparece entre los chicos y chicas con madres y/o padres que tienen estudios secundarios. Sin embargo, como puede observarse en la tabla 26 tanto el valor de p para la distribución, como los intervalos de confianza, señalan la falta de significación estadística para las relaciones señaladas.

Otras de las variables relacionadas con el entorno familiar, es la situación laboral tanto del padre como de la madre. Con respecto a la dedicación, tanto en el caso de la madre como del padre no se encontraron diferencias significativas ni a nivel de distribución de frecuencias ni de asociaciones. Aún así, parecen existir mayores porcentajes de hijos que viajan con otras personas que conducen vehículos habiendo consumido sustancias

extrañas cuando el padre trabaja, siendo la proporción del 73,4% frente al 66% cuando el padre no tiene actividad laboral.

En el caso de la situación laboral de la madre, las mayores frecuencias se recogen entre los hijos/as cuyas madres no tienen actividad laboral.

Por último, en cuanto a la clase social y la conducta de los/as jóvenes con respecto a viajar en vehículos con conductores bebidos, tampoco parece existir ningún tipo de asociación. No obstante, son los/as jóvenes de clase social baja los que más afirman viajar en vehículos conducidos por personas que han ingerido sustancias tóxicas, siendo éstos el 87,9%.

Tabla 26. Asociación entre factores sociodemográficos y viajar con personas que conduzcan bajo el efecto del alcohol y otras drogas

Variable (*)	<u>Viajar con alguien bajo los efectos del alcohol</u>				OR	IC 95%	Valor P
	No		Sí				
	N	%	N	%			
Edad (1002)							
14 a 18 años	90	27,0	243	73,0	1		0,497
19 a 23 años	90	26,7	247	73,3	1,016	0,72 - 1,43	
24 a 28 años	101	30,4	231	69,6	0,847	0,61 - 1,19	
Género (1000)							
Hombre	129	25,7	372	74,3	1,239	0,94 - 1,64	0,129
Mujer	150	30,1	349	69,9	1		
Nivel de estudios (1002)							
Primarios	10	38,5	16	61,5	0,658	0,29 - 1,48	0,166
Secundarios	80	24,7	244	75,3	1,254	0,93 - 1,70	
Superiores	190	29,1	462	70,9	1		
Dedicación (1002)							
Estudian	261	28,8	645	71,2	1		
Trabajan	11	17,2	53	82,8	1,950	1,00 - 3,70	0,135
Sin actividad	9	28,1	23	71,9	1,034	0,47 - 2,27	
Con quien viven (1000)							
Con familia	181	29,2	438	70,8	1		0,306
Por su cuenta	100	26,2	281	73,8	1,161	1,04 - 2,83	
Ámbito de residencia (999)							
Urbano	214	28,4	540	71,6	0,930	0,67 - 1,29	0,662
Rural	66	26,9	179	73,1	1		
Ámbito en el que sale de marcha (997)							
Urbano	232	28,3	587	71,7	0,908	0,63 - 1,31	0,605
Rural	47	26,4	131	73,6	1		
Kilómetros que recorre para ir de marcha (959)							
≤ 3 km	171	30,5	390	69,5	1		0,047
> 3 Km	98	24,6	300	75,4	1,342	1,00 - 1,79	
Nivel de estudios del padre (982)							
Básicos	19	27,5	50	72,5	1,050	0,58 - 1,90	0,214
Primarios	118	25,6	343	74,4	1,160	0,82 - 1,63	
Secundarios	66	33,7	130	66,3	0,786	0,53 - 1,17	
Superiores	73	28,5	183	71,5	1		
Nivel de estudios de la madre (988)							
Básicos	16	28,1	41	71,9	1,000	0,52 - 1,92	0,892
Primarios	149	27,1	400	72,9	1,048	0,73 - 1,50	
Secundarios	54	30,2	125	69,8	0,904	0,58 - 1,40	
Superiores	57	28,1	146	71,9	1		
Situación laboral del padre (934)							
Trabaja	214	27,4	567	72,6	1,364	0,94 - 1,97	0,099
Sin actividad	52	34,0	101	66,0	1		
Situación laboral de la madre (975)							
Trabaja	144	26,6	398	73,4	1		
Trabaja en casa	111	31,3	244	68,7	0,795	0,59 - 1,07	0,186
Sin actividad	18	23,1	60	76,9	1,206	0,69 - 2,11	
Clase social (1001)							
Alta	5	20,8	19	79,2	1		0,618
Media alta	69	28,6	172	71,4	0,656	0,24 - 1,83	
Media	181	28,5	455	71,5	0,662	0,24 - 1,79	
Media baja	23	27,4	61	72,6	0,698	0,23 - 2,09	
Baja	2	12,5	14	87,5	1,842	0,31 - 10,91	

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables. . No: jóvenes que no viajan con alguien que conduce bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Sí: jóvenes que sí viajan con alguien que conduce bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

6.3. INFLUENCIA DE LOS FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS EN LA REALIZACIÓN DE CAMBIOS DE CONDUCTA COMO CONDUCTOR PARA EVITAR ACCIDENTES DE TRÁFICO

En la asunción de cambios de conducta desde el papel de conductor para evitar accidentes de tráfico (ver Tabla 27) aparece una asociación con la edad del joven, de tal manera que a mayor edad éste muestra una mayor predisposición a la adopción de cambios de conducta en beneficio de una conducción segura, permitiendo evitar en lo posible potenciales accidentes de tráfico. Así, los cambios de conducta se manifiestan en el 50,3% de los casos entre los/as jóvenes de mayor edad estudiados, frente al 43,6% y 33,3% en los de 19 a 23 años y 14 a 18 respectivamente. En cuando a la predisposición de realizar estos cambios, se observa mayores valores entre los/as jóvenes de 24 a 28 años, siendo éste de 2,02 veces superior al del grupo de 14 a 18 años. En el caso de los chicos y chicas de 19 a 23 años el riesgo de cambiar de conducta es un 54,7% superior que en los más jóvenes.

En función del género, aunque parece que las mujeres tienden a adoptar cambios de conducta en mayor proporción (45,0% frente al 40% en los hombres), la distribución no se muestra estadísticamente significativa. Del mismo modo, los resultados obtenidos parecen indicar que las mujeres tienen un 18,7% más de predisposición para adoptar cambios de conducta con respecto a los hombres.

En cuanto al nivel de estudios, parece que los y las jóvenes con estudios superiores son los que mayor conciencia tienen a la hora de establecer cambios de conducta con respecto a la conducción de vehículos, siendo el 45,5% de los/as jóvenes con estudios superiores, el 36,7% con estudios secundarios y el 40,7% de los/as jóvenes con estudios primarios los que afirman haber hecho algo para no tener un accidente de tráfico. La asociación entre el nivel de estudios y la actitud para evitar los accidentes de circulación se observa de manera más clara en los valores de riesgo, en los que se puede ver como los/as jóvenes con estudios superiores son los que más predisposición tienen a asumir un cambio de conducta. Tomando este grupo como referencia, los/as jóvenes con estudios primarios presentan un 17,5% menos predisposición y los de estudios secundarios un 30,5% menos predisposición a hacer algo para evitar accidentes, siendo únicamente la primera de las relaciones estadísticamente significativas.

A la hora de analizar si el joven estudia, trabaja o no tiene actividad y el hecho de adoptar actitudes protectoras frente a la prevención de accidentes de tráfico, se observa que los/as jóvenes que trabajan tienen una mayor predisposición para incorporar acciones que

eviten riesgos en la conducción, distribuyéndose en porcentajes del 53,1%, frente al 41,7% entre los/as jóvenes que estudian, y el 39,4% entre los que no tienen actividad. Hay que señalar sin embargo, que las diferencias encontradas no son estadísticamente significativas.

En cuanto a la influencia del núcleo en el que vive el joven, tampoco en este caso las diferencias encontradas son estadísticamente significativas, del mismo modo que tampoco lo son las asociaciones entre las diferentes categorías propuestas y el hecho de adoptar, en mayor o menor grado, cambios de conducta. Aun así, la distribución de frecuencias muestra mayores proporciones de cambios de conducta cuando los/as jóvenes viven emancipados (43,5%) que cuando viven en familia (41,5%).

El ámbito de residencia, el lugar donde va de marcha y los kilómetros que el joven recorre habitualmente cuando sale, son tres variables que en principio podrían explicar un mayor cambio de conducta en aras de favorecer la prevención de la accidentalidad en la conducción. En nuestro estudio sin embargo, las diferencias encontradas no son estadísticamente significativas por lo que no es posible el establecimiento de ningún tipo de asociación. Según se indica en la tabla 27, hay un mayor porcentaje de jóvenes que han hecho algo por evitar accidentes cuando éstos residen en un medio urbano (42,6% frente a los 41,9% de medio rural) o escogen éste ámbito para salir a divertirse (43,5% frente a los 38,3% que sales en zona rural). En el caso de la distancia recorrida, son aquellos que recorren mayores distancias los que adoptan una actitud más proactiva con respecto a la prevención de accidentes de tráfico, aunque como decimos ninguna de estas relaciones es estadísticamente significativa.

Se ha analizado el nivel de estudios tanto del padre como de la madre, la situación laboral de cada uno de los progenitores y la clase social a la que pertenece el joven, sin encontrarse en ninguno de los casos diferencias estadísticamente significativas en cuanto a la distribución de proporciones ni a las asociaciones estimadas.

Tabla 27. Asociación entre factores sociodemográficos y el cambio de conducta como conductor para evitar accidentes de tráfico.

Variable (*)	Cambios de conducta como conductor para evitar accidentes de tráfico				OR	IC 95%	Valor P
	No		Sí				
	N	%	N	%			
Edad (1005)							
14 a 18 años	224	66,7	112	33,3	1		<0,001
19 a 23 años	190	56,4	147	43,6	1,547	1,13 – 2,11	
24 a 28 años	165	49,7	167	50,3	2,024	1,48 – 2,76	
Género (1003)							
Hombre	302	60,0	201	40,0	0,813	0,63 – 1,04	0,106
Mujer	275	55,0	225	45,0	1		
Nivel de estudios (1005)							
Primarios	16	59,3	11	40,7	0,825	0,38 – 1,80	0,032
Secundarios	207	63,3	120	36,7	0,695	0,52 – 0,91	
Superiores	355	54,5	296	45,5	1		
Dedicación (1005)							
Estudian	529	58,3	379	41,7	1		0,192
Trabajan	30	46,9	34	53,1	1,582	0,95 – 2,63	
Sin actividad	20	60,6	13	39,4	0,907	0,45 – 1,85	
Con quien viven (1003)							
Con familia	363	58,5	258	41,5	1		0,552
Por su cuenta	216	56,5	166	43,5	1,081	0,83 – 1,39	
Ámbito de residencia (1001)							
Urbano	432	57,4	321	42,6	1,029	0,77 – 1,38	0,848
Rural	144	58,1	104	41,9	1		
Ámbito en el que sale de marcha (999)							
Urbano	463	56,5	356	43,5	1,237	0,89 – 1,72	0,207
Rural	111	61,7	69	38,3	1		
Kilómetros que recorre para ir de marcha (961)							
≤ 3 km	336	59,6	228	40,4	1		0,068
> 3 Km	213	53,7	184	46,3	1,273	0,98 – 1,65	
Nivel de estudios del padre (985)							
Básicos	43	60,6	28	39,4	0,785	0,46 – 1,34	0,576
Primarios	257	55,9	203	44,1	0,952	0,70 – 1,29	
Secundarios	118	60,2	78	39,8	0,797	0,55 – 1,16	
Superiores	141	54,7	117	45,3	1		
Nivel de estudios de la madre (990)							
Básicos	38	64,4	21	35,6	0,758	0,42 – 1,38	0,687
Primarios	308	56,3	239	43,7	1,065	0,77 – 1,47	
Secundarios	104	57,8	76	42,2	1,003	0,67 – 1,50	
Superiores	118	57,8	86	42,2	1		
Situación laboral del padre (936)							
Trabaja	451	57,6	332	42,4	1		0,225
Sin actividad	80	52,3	73	47,7	1,240	0,88 – 1,75	
Situación laboral de la madre (978)							
Trabaja	322	59,1	223	40,9	1		0,396
Trabaja en casa	194	54,5	162	45,5	1,206	0,92 – 1,58	
Sin actividad	44	57,1	33	42,9	1,083	0,67 – 1,76	
Clase social (1004)							
Alta	15	60,0	10	40,0	0,750	0,27 – 2,60	0,197
Media alta	123	51,0	118	49,0	1,079	0,40 – 2,89	
Media	383	60,0	255	40,0	0,749	0,29 – 1,97	
Media baja	47	56,6	36	43,4	0,862	0,30 – 2,45	
Baja	9	52,9	8	47,1	1		

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables. . No: jóvenes que no realizan cambios para evitar un accidente de tráfico. Sí: jóvenes que sí realizan cambios para evitar un accidente de tráfico.

CAPÍTULO 7
PRÁCTICAS DE RIESGO RELACIONADAS CON LA
CONDUCCIÓN Y EL CONSUMO DE ALCOHOL U OTRAS
DROGAS

7.1. FRECUENCIA CON LA QUE LOS JÓVENES HAN VIAJADO CON UNA PERSONA QUE HAYA CONSUMIDO ALCOHOL U OTRO TIPO DE DROGAS

Respecto a la frecuencia con la que los/as jóvenes han viajado con alguien que haya consumido algún tipo de sustancia (ver Tabla 28), podemos decir que la mayor parte de éstos sólo han viajado “*alguna vez*” con una persona que conducía bajo los efectos del alcohol o de otro tipo de droga, siendo el porcentaje del 40,2% para los conductores que han conducido alguna vez bajo los efectos del alcohol u otras drogas (conductores con drogas), un 46% para los conductores que nunca han conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas (conductores sin drogas), y un 39,5% para los no conductores.

Los conductores con drogas que “*nunca*” han viajado con alguien que haya consumido alcohol u otras drogas, representa un 10,3% de los/as jóvenes, frente al 33,4% de los conductores sin drogas y el 38,3% de los no conductores.

Las diferencias entre conductores con drogas y los otros dos grupos, conductores sin drogas y no conductores, aumentan a medida que aumenta la frecuencia con la que viajan con otras personas que han consumido alcohol y otras drogas, presentando mayores porcentajes en los conductores con drogas.

Así, un 20,6% de los conductores con drogas ha viajado “*cerca de una vez al mes*” con alguien que haya consumido alcohol u otras drogas, frente a un 12,8% de los conductores sin drogas y el 11,5% de los no conductores.

Un 22% de los conductores con drogas ha viajado “*cerca de una vez a la semana*” con alguien que haya consumido alcohol u otras drogas, frente a solamente un 5,6% de los conductores sin drogas y un 8,7% de los no conductores.

Finalmente, es el grupo de conductores con drogas el que presenta mayores porcentajes en la categoría de máxima frecuencia, así un 6,9% de los conductores con drogas ha viajado “*varias veces a la semana*” con alguien que haya consumido alcohol u otras drogas, frente al 2,2% de los conductores sin drogas y el 2% de los no conductores.

En cuanto a las diferencias por género en la frecuencia con la que los/as jóvenes viajaron en un vehículo conducido por alguien que haya consumido alcohol u otro tipo de drogas, podemos decir que no aparecen grandes diferencias entre chicas y chicos, fundamentalmente en el grupo de conductores con drogas (ver Tabla 29).

Los conductores con drogas muestran porcentajes casi idénticos para ambos géneros, en las categorías de menor frecuencia, es decir, en las frecuencias nunca, sólo alguna vez y cerca de una vez al mes. Respecto a la frecuencia cerca de una vez a la semana, son los chicos los que presentan porcentajes levemente superiores, un 22,5%, frente a un 20,7% de las chicas. Las chicas por su parte viajaron más en la frecuencia de varias veces a la semana, con un 8% de los casos, frente a un 6,4% de los chicos.

En el grupo de conductores sin drogas los chicos viajaron más en las categorías de sólo alguna vez, con un 47% de los casos, frente a un 44,7% de las chicas; varias veces a la semana, con un 2,9% de los chicos, frente a un 1,6% de las chicas; y nunca, con un 3,8% de los chicos, frente a un 31,5% de las chicas. Las chicas por su parte viajaron más en las categorías de cerca de una vez al mes, con un 16% de las chicas, frente a un 8,8% de los chicos; y cerca de una vez a la semana, con un 6,2% de las chicas, frente a un 4,9% de los chicos.

En el grupo de no conductores, los hombres fueron los que más viajaron en las categorías de sólo alguna vez, con un 43,5% de los chicos, frente a un 37,3% de las chicas; cerca de una vez al mes, con un 14,1% de los chicos, frente a un 9,9% de las chicas; varias veces a la semana, con un 2,2% de los chicos, frente a un 1,9% de las chicas. Las chicas por su parte viajaron más cerca de una vez a la semana, con un 10,6% de las chicas, frente a un 5,45% de los chicos; y nunca, con un 40,4% de las chicas y un 34,8% de los chicos.

Tabla 28. Viajar con alguien que ha consumido alcohol u otras drogas en función del estilo de conducción

Variable	Frecuencia con la que han viajado		
	Conductores con alcohol u otras drogas	Conductores sin drogas	No conductores
	%	%	%
Sólo alguna vez	40,2	46	39,5
Cerca de una vez al mes	20,6	12,8	11,5
Cerca de una vez a la semana	22	5,6	8,7
Varias veces a la semana	6,9	2,2	2
Nunca	10,3	33,4	38,3

Tabla 29. Frecuencia con la que los/as jóvenes han subido a un vehículo conducido por alguien que ha consumido alcohol u otras drogas en función del estilo de conducción y el género

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%	%	%
Sólo alguna vez	40,2	40,2	47,5	44,7	43,5	37,3
Cerca de una vez al mes	20,6	20,7	8,8	16	14,1	9,9
Cerca de una vez a la semana	22,5	20,7	4,9	6,2	5,4	10,6
Varias veces a la semana	6,4	8	2,9	1,6	2,2	1,9
Nunca	10,3	10,3	35,8	31,5	34,8	40,4

7.2. CAMBIOS DE COMPORTAMIENTO REALIZADOS COMO CONDUCTOR PARA EVITAR TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO

Desde que han oído por primera vez del aumento de los accidentes de tráfico, el 50% de los/as jóvenes conductores que han conducido bajo la influencia del alcohol y otras drogas ha hecho algo por no tener uno. Los/as jóvenes conductores sin drogas han hecho algo por no tener uno en mayor medida que el grupo anterior, con un 52,9% de los casos (ver Tabla 30).

En cuanto a los cambios realizados para evitar tener accidentes de tráfico, la mayor parte de los/as jóvenes han puesto en marcha estrategias tan significativas como “no beber ni tomar drogas si van a conducir”, un 48,6% de los conductores con drogas y un 62,6% de los conductores sin drogas. Otra medida importante es la de “turnarse con los amigos para conducir y que uno no tome nada”, así un 25,3% de los conductores con drogas ha optado por dicha medida y un 28,5% de los conductores sin drogas. Un 3,4% de los conductores con drogas optan por “correr sólo por la ciudad o pueblo”, frente a un 1,7% de los conductores sin drogas. La opción más mayoritaria, en cuanto al tipo de cambio que adoptan los/as jóvenes para evitar accidentes de tráfico es la de “adaptar la velocidad a la vía y a las condiciones”, con un 52,7% de los conductores con drogas y un 57% de los conductores sin drogas.

Desde que han oído por primera vez del aumento de los accidentes de tráfico el 46,6% de los chicos conductores bajo la influencia del alcohol y otras drogas ha hecho algo por

no tener uno, frente al 58% de las mujeres. El 47,5% de los jóvenes hombres conductores sin drogas ha hecho algo por no tener uno, frente al 57,6% de las mujeres (ver Tabla 31).

En cuanto a las diferencias por género, destacamos que son los hombres los que preferentemente optan por medidas como “no beber ni tomar drogas si van a conducir”, frente a las mujeres, así han realizado esta medida un 70,8% de los hombres conductores sin drogas, frente a un a un 57,1% de las mujeres. En el grupo de conductores con drogas las diferencias son menores respecto a esta medida, así un 49,5% de los hombres conductores con drogas opta por ella, frente a un 47, 1% de las mujeres.

Las mujeres por su parte prefieren, en mayor proporción que los hombres, medidas como “no llevar el vehículo cuando salgo de marcha”, con un 47,1% de las mujeres conductoras con drogas, frente a un 36,8% de los hombres y un 45,6% de las mujeres conductoras sin drogas, frente a un 42,1% de los hombres.

Tabla 30. Cambios realizados para evitar tener un accidente de tráfico en función del estilo de conducción

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas	Conductores sin drogas
	%	%
No beber, ni tomar drogas si voy a conducir	48,6	62,6
Turnarse con los amigos para conducir y uno no tome nada	25,3	28,5
Correr solo por la autopista	2,7	3,3
Correr solo por la ciudad o pueblo	3,4	1,7
Dejar de conducir	4,8	9,1
Respetar las señales de trafico	28,1	36
Adaptar la velocidad a la vía y a las condiciones	52,7	57
No llevar el vehículo cuando salgo de marcha	41,1	44,2

Tabla 31. Cambios realizados para evitar tener un accidente de tráfico en función del estilo de conducción y el género

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
No beber, ni tomar drogas si voy a conducir	49,5	47,1	70,8	57,1
Turnarse con los amigos para conducir y uno no tome nada	24,2	27,5	28,4	28,6
Correr solo por la autopista	3,2	2	5,3	2
Correr solo por la ciudad o pueblo	5,3	0	3,2	0,7
Dejar de conducir	4,2	5,9	11,6	7,5
Respetar las señales de tráfico	30,5	23,5	31,6	38,8
Adaptar la velocidad a la vía y a las condiciones	53,7	51	48,4	62,6
No llevar el vehículo cuando salgo de marcha	36,8	47,1	42,1	45,6

7.3. RAZONES QUE MÁS MOTIVAN A LOS JÓVENES A LA HORA DE REALIZAR CAMBIOS DE COMPORTAMIENTO PARA EVITAR ACCIDENTES DE TRÁFICO

La razón que más motiva a los/as jóvenes a cambiar su comportamiento para evitar accidentes de tráfico es “ver la gran cantidad de accidentes que hay”, incluso en los conductores con drogas esta razón les motiva a realizar cambios en un 41,8% de los casos. El porcentaje de conductores sin drogas motivado por esta razón es del 37,4% de los casos (ver Tabla 32).

Otra razón motivadora de cambios importante, y relacionada con la anterior, es el “miedo a tener un accidente”, así un 9,6% de los conductores con drogas cree que es una de las razones que más les motivan a la hora de realizar cambios de comportamiento para evitar un accidente de tráfico, siendo esta opción elegida en una proporción ligeramente superior por los conductores sin drogas, con un 13,2% de los casos.

En cuanto a las diferencias de género son las mujeres las que más se motivan a realizar cambios de comportamiento para evitar accidentes por razones como “ver la gran cantidad de accidentes que hay”, con un 54,9% de las mujeres conductoras con drogas, frente a un 34,7% de los hombres; y un 41,9% de los mujeres conductoras sin drogas, frente a un 30,5% de los hombres (ver Tabla 33).

Por su parte, los hombres conductores con drogas, están más motivados que las mujeres conductoras con drogas para realizar cambios por “miedo a tener un accidente”, con un 10,5% de los hombres, frente a un 7,8% de las mujeres. Ocurre a la inversa en el grupo de conductores sin drogas, siendo las mujeres mayoritarias en esta opción con un 15,5% de los casos, frente a un 9,5% de los hombres.

También los hombres están más motivados ante razones como “su seguridad y la de los demás”, con un 9,5% de los hombres conductores con drogas, frente a un 7,8% de las mujeres; y un 11,6% de los hombres conductores sin drogas, frente a un 6,8% de las mujeres.

La opción por “no desilusionar a sus padres” solamente es respondida por un mínimo porcentaje de los/as jóvenes; así, un 1,1% de los hombres conductores con drogas elige esta opción, frente a un 0% de las mujeres; y un 2,1% de los hombres conductores sin drogas, frente a un 0% de las mujeres.

Tabla 32. Razones que motivan los cambios realizados en función del estilo de conducción

Variable	Conductores con alcohol u otras	Conductores sin drogas
	<u>drogas</u>	%
No responde	18,5	20,2
Nada	20,5	19,8
Su seguridad y la de los demás	8,9	8,6
No desilusionar a sus padres	0,7	0,8
Miedo a tener un accidente	9,6	13,2
Ver la gran cantidad de accidentes que hay	41,8	37,4

Tabla 33. Razones que motivan los cambios realizados en función del estilo de conducción y el género

	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>		<u>Conductores sin drogas</u>	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Variable	%	%	%	%
No responde	20	15,7	23,2	18,2
Nada	24,2	13,7	23,2	17,6
Su seguridad y la de los demás	9,5	7,8	11,6	6,8
No desilusionar a sus padres	1,1	0	2,1	0
Miedo a tener un accidente	10,5	7,8	9,5	15,5
Ver la gran cantidad de accidentes que hay	34,7	54,9	30,5	41,9

CAPÍTULO 8

**FACTORES QUE PREDISPONEN, FACILITAN Y
REFUERZAN LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL
ALCOHOL U OTRAS DROGAS EN LA JUVENTUD**

8.1. FACTORES PREDISPONENTES

8.1.1. CREENCIAS

8.1.1.1. Creencias sobre el consumo de drogas

Al analizar la influencia del grupo de iguales en el hecho de conducir bebido o tras consumir otro tipo de sustancias, se observa que en general la mayoría de la población consultada no considera que *“sus amigos piensen que sean unos “cortarrollos” por no tomar este tipo de sustancias”*. Así, en los tres grupos de edades analizados los/as jóvenes son indiferentes a esta afirmación o bien están bastante o totalmente en desacuerdo con ella, siendo en este último caso las proporciones del 34,4% entre los chicos de 14 a 18 años, del 28,9% en los de 19 a 23 años y del 30,1% en los de mayor grupo de edad (24 a 28 años). El análisis por género no ha mostrado diferencias estadísticamente significativas siendo la distribución semejante para ambos géneros (ver Tablas 34 y 35).

A nivel global, se observa que son los/as jóvenes que están bastante en desacuerdo con la idea planteada los que tienen más riesgo de conducir bajo el efecto del alcohol u otras drogas, siendo éste 2,65 veces superior que en el caso de los chicos que se muestran de acuerdo (ver Tabla 36).

Cuando se les pide su opinión sobre la afirmación de que *“a las chicas no les gusta que estés colocado a la hora de ligar”*, la mayoría se muestran indiferentes y bastante o totalmente de acuerdo con ella, no encontrándose diferencias en función de la edad. En el caso de los chicos el 40,1% no se muestra ni de acuerdo ni en desacuerdo, mientras que el 55,5% de las chicas está totalmente de acuerdo. En general, el hecho de estar totalmente de acuerdo con la afirmación parece ser un factor protector para la relación consumo de alcohol-conducción, siendo el riesgo de conducción bajo el efecto de estas sustancias un 70,8% menor que entre los/as jóvenes que se muestran totalmente en desacuerdo con ella.

Ante la posibilidad de *“no ir a la discoteca con los amigos cuando estos están colocados”*, se observa que la mayoría de ellos adoptan una posición neutral, no estando ni de acuerdo ni en desacuerdo. En el caso de los chicos, esto ocurre en el 29,6% de los casos, mientras que entre las chicas la proporción es del 32,3%. El análisis por grupo de edades, no arroja diferencias entre ellos. Sin embargo, en cuanto al riesgo de conducción habiendo bebido, se confirma el hecho de que los/as jóvenes que no se

rodean de iguales consumidores alcohol y otras drogas, tienen menos posibilidades de conducir en situación de riesgo, siendo este un 81,6% y un 76,6% menor entre los/as jóvenes que se muestran bastante y totalmente de acuerdo con respecto a los que están totalmente en desacuerdo.

En general, la juventud está en su mayoría totalmente en desacuerdo con que *“hay personas que pueden hartarse de beber o consumir drogas y no les influye”*, en proporciones que son del 34,2% en los de 14 a 18 años, 43,3% en los de 19 a 23 años y del 55,8% en los mayores de 24 años, no habiéndose encontrado diferencias ni por género, ni en la relación con la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

Cuando se les expone que *“las chicas piensan más que los chicos las consecuencias que puede tener el consumo de drogas”* la mayoría no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con la afirmación, siendo los porcentajes del 30,2% en el caso de los/as jóvenes de 14 a 18 años, 29,4% en los de 19 a 23 años y del 36,7% en los de 24 a 28 años. Por género esta opción corresponde al 33,1% de los chicos y al 31,2% de las chicas. Se observa que hay mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas entre los/as jóvenes que están totalmente en desacuerdo con la idea.

El 42,9% de los hombres y el 57,4% de las mujeres, está totalmente en desacuerdo con la idea de que *“si no toman algo no se divierten”*. No habiéndose encontrado diferencias significativas por grupos de edad. En relación con la conducción, son los/as jóvenes que se muestran totalmente en desacuerdo, en los que se ha encontrado un menor riesgo de conducir bajo el efecto del alcohol, siendo éste un 84,1% menor que en los que sí se declaran estar totalmente de acuerdo.

Tanto en hombres como en mujeres y para todos los grupos de edades, los/as jóvenes están bastante de acuerdo con que son *“los más jóvenes los que más se dejan manipular por los amigos para consumir”*, alcanzando los porcentajes desde el 38,7% en los menores de 18 años hasta el 47,2% en los mayores de 24. Son los/as jóvenes que están totalmente en desacuerdo con esta idea los que más riesgo presentan de conducir bebidos, siendo éste 2,66 veces superior a los que están totalmente de acuerdo con la afirmación.

En la mayoría de los casos, los/as jóvenes están bastante de acuerdo con que *“el hecho de tomar drogas o beber, es un acto evitable”*. Así, se observa que tanto en el análisis por grupos de edad como por género, los porcentajes superan el 60% en todos los casos. Son los/as jóvenes que están totalmente de acuerdo con esta idea los que menores

riesgos de conducir bebidos presentan siendo éste un 51,7% menor que el riesgo que presentan los/as jóvenes que están totalmente en desacuerdo con la idea.

El 31,2% de los chicos y el 31,8% de las chicas son indiferentes ante la afirmación de que *“con moderación a todo el mundo le sienta bien tomar algo”*. Los que más piensan así los/as jóvenes de 24 a 28 años (33,2%) frente al 30,3% de los menores de 18. Por otro lado, se observa que los/as jóvenes que están totalmente de acuerdo con esta idea son los que tienen un mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.

En general, el 28,9% de los hombres y el 24,0% de las mujeres están totalmente de acuerdo con que *“controlan lo que se meten cuando consumen”*. Por edades, el grado de seguridad disminuye a medida que aumenta la edad siendo las opciones más frecuentes las de totalmente de acuerdo entre el grupo de 14 a 18 años (32,1%), bastante de acuerdo en el de 19 a 23 años (30,1%) y ni de acuerdo ni en desacuerdo entre los de 24 a 28 años (23,5%).

Finalmente, se les preguntó si para ellos *“es importante que la gente no consuma alcohol u otras drogas”*, a lo que la mayor parte no se mostraron ni de acuerdo ni en desacuerdo (40,0% en hombres y 40,8% en mujeres), recogiéndose un aumento en el riesgo de conducción bajo el efecto del alcohol u otras sustancias a medida que aumenta el grado de desacuerdo con la idea.

Tabla 34. Creencias sobre el consumo de drogas por edad

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Si no lo haces tus amigos creen que eres un “cortarrollos” (1008)											
De 14 a 18 años	116	34,4	53	15,7	85	25,2	50	14,8	33	9,8	0,001
De 19 a 23 años	97	28,9	96	28,6	81	24,1	50	14,9	12	3,6	
De 24 a 28 años	101	30,1	83	24,8	78	23,3	53	15,8	20	6,0	
TOTAL	314	31,2	232	23,0	244	24,2	153	15,2	65	6,4	
A las chicas no les gusta que estés colocado a la hora de ligar (1003)											
De 14 a 18 años	14	4,2	22	6,6	100	29,9	61	18,2	138	41,2	0,116
De 19 a 23 años	15	4,5	20	5,9	99	29,4	74	22,0	129	38,3	
De 24 a 28 años	9	2,7	15	4,5	91	27,5	96	29,0	120	36,3	
TOTAL	38	3,8	57	5,7	290	28,9	231	23,0	387	38,6	
Si mis amigos/as van colocados no voy a la discoteca con ellos (1007)											
De 14 a 18 años	64	19,0	85	23,5	98	29,2	42	12,5	47	14,0	0,569
De 19 a 23 años	72	21,4	75	22,3	113	33,6	39	11,6	37	11,0	
De 24 a 28 años	76	22,7	67	20,0	100	29,9	42	12,5	50	14,9	
TOTAL	227	22,5	212	21,1	311	30,9	123	12,2	134	13,3	

Factores que Predisponen, Facilitan y Refuerzan la Conducción...

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Hay personas que pueden hartarte de beber o consumir drogas y no les influye(1008)											
De 14 a 18 años	115	34,2	85	25,3	81	24,1	31	9,2	24	7,1	< 0,001
De 19 a 23 años	146	43,3	97	28,8	41	12,2	36	10,7	17	5,0	
De 24 a 28 años	187	55,8	77	23,0	23	6,9	28	8,4	20	6,0	
TOTAL	448	44,4	259	25,7	145	14,4	95	9,4	61	6,1	
Las chicas piensan más que los chicos las consecuencias que puede tener el consumo de drogas (1006)											
De 14 a 18 años	39	11,7	41	12,3	101	30,2	91	27,2	62	18,6	< 0,001
De 19 a 23 años	70	20,8	58	17,2	99	29,4	68	20,2	42	12,5	
De 24 a 28 años	57	17,0	62	18,5	123	36,7	70	20,9	23	6,9	
TOTAL	161	16,0	166	16,5	323	32,1	229	22,8	127	12,6	
Si no tomo "algo" no me divierto (1006)											
De 14 a 18 años	185	55,1	54	16,1	63	18,8	17	5,1	17	5,1	0,036
De 19 a 23 años	154	45,8	85	25,3	62	18,5	25	7,4	10	3,0	
De 24 a 28 años	167	50,0	72	21,6	59	17,7	28	8,4	8	2,4	
TOTAL	506	50,3	211	21,0	184	18,3	70	7,0	35	3,5	
Los chicos/as de edades más jóvenes se dejan manipular más por los amigos, se pican más para consumir (1008)											
De 14 a 18 años	18	5,4	19	5,7	59	17,6	130	38,7	110	32,7	< 0,001
De 19 a 23 años	5	1,5	13	3,9	27	8,0	165	49,0	127	37,7	
De 24 a 28 años	9	2,7	8	2,4	35	10,4	158	47,2	125	37,3	
TOTAL	32	3,2	40	4,0	121	12,0	453	44,9	362	35,9	
Yo puedo evitar tomar drogas o hincharme de beber, esas cosas se pueden evitar (1009)											
De 14 a 18 años	16	4,9	19	5,6	18	5,3	57	16,9	227	67,4	0,029
De 19 a 23 años	13	6,0	9	2,7	10	3,0	84	24,9	221	65,6	
De 24 a 28 años	20	3,9	9	2,7	17	5,1	84	25,1	205	61,2	
TOTAL	49	4,9	37	3,7	45	4,5	225	22,3	653	64,7	
Con moderación, a todo el mundo le 4,7 sienta bien tomar "algo" (1006)											
De 14 a 18 años	31	9,2	30	8,9	102	30,3	95	28,2	79	23,4	< 0,001
De 19 a 23 años	48	14,3	53	15,8	103	30,7	77	23,0	54	16,1	
De 24 a 28 años	45	13,5	74	22,2	111	33,2	75	22,5	29	8,7	
TOTAL	124	12,3	157	15,6	316	31,5	247	24,6	162	16,1	
Cuando consumo, controlo lo que me estoy metiendo (1004)											
De 14 a 18 años	52	15,5	26	7,7	72	21,4	78	23,2	108	32,1	< 0,001
De 19 a 23 años	45	13,4	40	11,9	58	17,3	101	30,1	92	27,4	
De 24 a 28 años	72	21,7	52	15,7	78	23,5	66	19,9	64	19,3	
TOTAL	169	16,8	118	11,8	208	20,8	245	24,4	264	26,3	
Para mí es importante que la gente no consuma alcohol u otras drogas (1009)											
De 14 a 18 años	41	12,1	30	8,9	145	43,0	50	14,8	71	21,1	0,033
De 19 a 23 años	23	6,8	36	10,7	143	42,4	72	21,4	63	18,7	
De 24 a 28 años	41	12,2	44	13,1	119	35,5	67	20,0	64	19,1	
TOTAL	105	10,4	110	10,9	407	40,3	189	18,7	198	19,6	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 35. Creencias sobre el consumo de drogas por género

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Si no lo haces tus amigos creen que eres un cortarrollos (1006)											
Hombre	154	30,4	122	24,1	122	24,1	172	14,2	36	7,1	0,758
Mujer	160	32,0	110	22,0	121	24,2	80	16,0	29	5,8	
TOTAL	314	31,2	232	23,1	243	24,2	152	15,1	65	6,5	
A las chicas no les gusta que estés colocado a la hora de ligar (1001)											
Hombre	24	4,8	41	8,1	202	40,1	127	25,2	110	21,8	< 0,001
Mujer	14	2,8	16	3,2	87	17,5	104	20,9	276	55,5	
TOTAL	38	3,8	57	5,7	289	28,9	231	23,1	386	38,6	
Si mis amigos/as van colocados no voy a la discoteca con ellos (1005)											
Hombre	142	28,1	106	20,9	150	29,6	49	9,7	59	11,7	< 0,001
Mujer	83	16,6	106	20,9	161	32,3	74	14,8	75	15,0	
TOTAL	225	22,4	212	21,2	311	30,9	123	12,2	134	13,3	
Hay personas que pueden hartarte de beber o consumir drogas y no les influye(1006)											
Hombre	226	44,7	128	25,3	69	13,6	47	9,3	36	7,1	0,732
Mujer	220	44,0	130	26,0	76	15,2	48	9,6	26	5,2	
TOTAL	446	44,3	258	25,6	145	14,4	95	9,4	62	6,2	
Las chicas piensan más que los chicos las consecuencias que puede tener el consumo de drogas (1004)											
Hombre	117	23,2	104	20,6	167	33,1	80	15,9	36	7,1	< 0,001
Mujer	43	8,6	62	12,4	156	31,2	149	29,8	90	18,0	
TOTAL	160	15,9	166	16,5	323	32,2	229	22,8	126	12,5	
Si no tomo "algo" no me divierto (1006)											
Hombre	216	42,9	109	21,6	120	23,8	38	7,5	21	4,2	< 0,001
Mujer	287	57,4	102	20,4	65	13,0	32	6,4	14	2,8	
TOTAL	503	50,1	211	21,0	185	18,4	70	7,0	35	3,5	
Los chicos/as de edades más jóvenes se dejan manipular más por los amigos, se pican más para consumir (1006)											
Hombre	20	4,0	21	4,2	75	14,8	230	45,5	160	31,6	0,008
Mujer	12	2,4	19	3,8	46	9,2	222	44,4	201	40,2	
TOTAL	32	3,2	40	4,0	121	12,0	452	44,9	361	35,9	
Yo puedo evitar tomar drogas o hincharme de beber, esas cosas se pueden evitar (1007)											
Hombre	20	3,9	25	4,9	30	5,9	122	24,1	310	61,1	0,007
Mujer	29	5,8	12	2,4	15	3,0	103	20,6	341	68,2	
TOTAL	49	4,9	37	3,7	45	4,5	225	22,3	651	64,6	
Con moderación, a todo el mundo le sienta bien tomar "algo" (1004)											
Hombre	48	9,5	68	13,5	157	31,2	135	26,8	96	19,0	0,003
Mujer	74	14,8	89	17,8	159	31,8	112	22,4	66	13,2	
TOTAL	122	12,2	157	15,6	316	31,5	247	24,6	162	16,1	
Cuando consumo, controlo lo que me estoy metiendo (1002)											
Hombre	65	12,8	56	11,1	105	20,8	134	26,5	146	28,9	0,007
Mujer	103	20,8	62	12,5	103	20,8	109	22,0	119	24,0	
TOTAL	168	16,8	118	11,8	208	20,8	243	24,3	265	26,4	
Para mí es importante que la gente no consuma alcohol u otras drogas (1007)											
Hombre	72	14,2	57	11,2	203	40,0	83	16,4	92	18,1	0,001
Mujer	33	6,6	53	10,6	204	40,8	105	21,0	105	21,0	
TOTAL	105	10,4	110	10,9	407	40,4	188	18,7	197	19,6	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 36. Asociación entre las creencias sobre el consumo de drogas y la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas

Variable (*)	Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas				OR	IC 95%	Valor P
	No		Sí				
	N	%	N	%			
Si no lo haces tus amigos creen que eres un cortarrillos (750)							
Totalmente en desacuerdo	146	62,9	86	37,1	1,314	0,65 – 2,66	< 0,001
Bastante en desacuerdo	85	45,7	101	54,3	2,651	1,29 – 5,41	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	121	67,2	59	32,8	1,088	0,52 – 2,24	
Bastante de acuerdo	78	70,9	32	29,1	0,915	0,42 – 1,98	
Totalmente de acuerdo	29	69,0	13	31,0	1		
A las chicas no les gusta que estés colocado a la hora de ligar (745)							
Totalmente en desacuerdo	13	44,8	16	55,2	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	25	61,0	16	39,0	0,520	0,19 – 1,36	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	113	53,1	100	46,9	0,719	0,33 – 1,57	
Bastante de acuerdo	96	53,9	82	46,1	0,694	0,31 – 1,52	
Totalmente de acuerdo	209	73,6	75	26,4	0,292	0,13 – 0,63	
Si mis amigos/as van colocados no voy a la discoteca con ellos (749)							
Totalmente en desacuerdo	75	42,4	102	57,6	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	82	51,9	76	48,1	0,681	0,11 – 1,05	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	159	68,5	73	31,5	0,338	0,22 – 0,50	
Bastante de acuerdo	76	80,0	19	20,0	0,184	0,10 – 0,33	
Totalmente de acuerdo	66	75,9	21	24,1	0,234	0,13 – 0,41	
Hay personas que pueden hartarte de beber o consumir drogas y no les influye(749)							
Totalmente en desacuerdo	220	62,7	131	37,3	0,476	0,25 – 0,89	0,113
Bastante en desacuerdo	114	60,3	75	39,7	0,526	0,27 – 1,01	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	68	67,3	33	32,7	0,388	0,18 – 7,98	
Bastante de acuerdo	37	58,7	26	41,3	0,562	0,26 – 1,21	
Totalmente de acuerdo	20	44,4	25	55,6	1		
Las chicas piensan más que los chicos las consecuencias que puede tener el consumo de drogas (748)							
Totalmente en desacuerdo	57	45,2	69	54,8	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	68	51,5	64	48,5	0,777	0,47 – 1,26	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	155	65,1	83	34,9	0,442	0,28 – 0,68	
Bastante de acuerdo	118	71,1	48	28,9	0,336	0,20 – 0,54	
Totalmente de acuerdo	59	68,8	27	31,4	0,378	0,21 – 0,67	
Si no tomo "algo" no me divierto (749)							
Totalmente en desacuerdo	262	73,6	94	26,4	0,159	0,06 – 0,37	< 0,001
Bastante en desacuerdo	91	56,9	69	43,1	0,337	0,13 – 0,82	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	71	49,3	73	50,7	0,457	0,18 – 1,19	
Bastante de acuerdo	27	42,9	36	57,1	0,593	0,22 – 0,56	
Totalmente de acuerdo	8	30,8	18	69,2	1		
Los chicos/as de edades más jóvenes se dejan manipular más por los amigos, se pican más para consumir (749)							
Totalmente en desacuerdo	10	41,7	14	58,3	2,666	1,14 – 6,23	0,135
Bastante en desacuerdo	16	66,7	8	33,3	0,952	0,39 – 2,30	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	49	58,3	35	41,7	1,360	0,83 – 2,24	
Bastante de acuerdo	205	59,6	139	40,4	1,291	0,93 – 1,80	
Totalmente de acuerdo	179	65,6	94	34,4	1		
Yo puedo evitar tomar drogas o hincharme de beber, esas cosas se pueden evitar (750)							
Totalmente en desacuerdo	18	50,0	18	50,0	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	16	55,2	13	44,8	0,813	0,30 – 2,16	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	15	53,6	13	46,4	0,867	0,32 – 2,33	
Bastante de acuerdo	81	47,9	88	53,1	1,086	0,53 – 2,23	
Totalmente de acuerdo	329	67,4	159	32,6	0,483	0,25 – 0,96	

Variable (*)	No		Sí		OR	IC 95%	Valor P
	N	%	N	%			
Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas							
Con moderación, a todo el mundo le sienta bien tomar "algo" (747)							
Totalmente en desacuerdo	65	67,7	31	32,3	0,448	0,26 – 0,78	0,007
Bastante en desacuerdo	76	62,8	45	37,2	0,556	0,33 – 0,92	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	148	67,0	73	33,0	0,463	0,29 – 0,72	
Bastante de acuerdo	107	58,5	76	41,5	0,667	0,42 – 1,05	
Totalmente de acuerdo	61	48,4	65	51,6	1		
Cuando consumo, controlo lo que me estoy metiendo (747)							
Totalmente en desacuerdo	93	72,1	36	27,9	0,559	0,35 – 0,90	0,004
Bastante en desacuerdo	50	54,9	41	45,1	1,184	0,72 – 1,95	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	99	67,3	48	32,7	0,700	0,45 – 1,09	
Bastante de acuerdo	97	53,3	85	46,7	1,266	0,84 – 1,90	
Totalmente de acuerdo	117	59,1	81	40,9	1		
Para mí es importante que la gente no consuma alcohol u otras drogas (750)							
Totalmente en desacuerdo	33	42,9	44	57,1	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	36	47,4	40	52,6	0,833	0,44 – 1,57	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	181	57,8	132	42,2	0,547	0,33 – 0,90	
Bastante de acuerdo	97	70,3	41	29,7	0,317	0,18 – 0,57	
Totalmente de acuerdo	112	76,7	34	23,3	0,227	0,13 – 0,41	

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables. No: jóvenes que no han conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas. Sí: jóvenes que sí han conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

8.1.1.2. Razones que creen que tienen los/as jóvenes para consumir alcohol u otras drogas

En general, la razón que aparece en primer orden de importancia para el consumo de alcohol y otras drogas es para los/as jóvenes la de ser una costumbre extendida, en un 29,9% de los casos; en segundo lugar, la presión de los amigos, en un 15,1% de los casos; en tercer lugar, la vergüenza de parecer distinto, en un 14,5% de los casos; en cuarto lugar, la facilidad para conseguirlas, en un 13,8% de los casos; en quinto lugar, para evitar que la diversión disminuya, en un 13% de los casos; en sexto lugar, la falta de habilidades para decir "no", en un 11,5% de los casos; en séptimo lugar, la ansiedad, nervios o aburrimiento, en un 7,9% de los casos; y en octavo lugar de importancia, aparece para evitar ligar menos, en un 2,8% de los/as jóvenes (ver Tabla 37).

Hemos visto que la razón principal para el consumo de drogas es para los/as jóvenes, en general, la de ser una "costumbre muy extendida", y si tenemos en cuenta el estilo de conducción, nos encontramos que ésta es una razón principal, fundamentalmente para los conductores con drogas, en un 24,9% de los/as jóvenes, un 21,7% de los conductores sin drogas y un 18,6% de los no conductores (ver Tabla 38).

En segundo lugar de importancia para los conductores con drogas estaría la razón de que el no consumo *“disminuye la diversión”*, con un 19,4% de los/as jóvenes, frente a un 9,4% de los conductores sin drogas, para los que dicha razón ocuparía el sexto lugar de importancia, y el 11,9% de los no conductores, para los que ocuparía el quinto lugar.

La tercera razón para los conductores con drogas sería la *“facilidad para conseguir drogas”*, con un 15% de los/as jóvenes; esta razón ocupa el cuarto lugar para los conductores sin drogas, con un 14,6% de los casos; y para los no conductores sería la sexta razón, en orden de importancia, con un 11% de los casos.

La *“presión de los amigos”* sería la segunda razón en orden de importancia para los conductores sin drogas, con un 16,4% de los/as jóvenes con esa opinión, un 15,7% de los no conductores, siendo para ellos la tercera causa, y tan sólo un 12,5% de los conductores con drogas, donde ocupa el cuarto lugar en orden de importancia.

La *“vergüenza de parecer distinto”* sería la segunda razón en orden de importancia para los no conductores, con un 16,6% de los/as jóvenes con esa opinión, un 15,9% de los conductores sin drogas, ocupando la tercera posición para ellos, y tan sólo un 10,6% de los conductores con drogas, para los que dicha razón ocuparía el quinto lugar.

La *“falta de habilidades para decir no”* ocuparía el cuarto lugar para los no conductores, con un 13,4% de los/as jóvenes, un 12,9% de los conductores sin drogas, siendo la quinta causa para ellos y un 7,3% de los conductores con drogas, ocupando la sexta posición en orden de importancia.

La *“ansiedad, nervios o aburrimiento”* como razón para consumir ocupa la séptima posición para todos los grupos, un 9,3% de los no conductores, un 7,8% de los conductores sin drogas y un 7% de los conductores con drogas.

Finalmente, el octavo lugar lo ocupa el *“ligar menos”* para todos los grupos, un 4,4% de los conductores con drogas, un 3,8% de los no conductores y un 1,2% de los conductores sin drogas.

Tabla 37. Razones que creen que tienen los/as jóvenes para consumir alcohol u otras drogas

Aparición en el primer lugar de cada razón	N	%
Es una costumbre extendida	204	21,9
Presión de los amigos	141	15,1
Vergüenza de parecer distinto	136	14,5
Facilidad para conseguirlas	129	13,8
Disminución de la diversión	121	13,0
Falta de habilidad para decir "no"	107	11,5
Ansiedad, nervios o aburrimiento	74	7,9
Ligar menos	26	2,8
Total	938	100,0

Tabla 38. Razones que creen que tienen los/as jóvenes para consumir alcohol u otras drogas en función del estilo de conducción

Mayor y menor importancia atribuida a cada razón para consumir alcohol y otras drogas						
Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	Mayor importancia	Menor importancia	Mayor importancia	Menor importancia	Mayor importancia	Menor importancia
	%	%	%	%	%	%
Vergüenza de parecer distinto	10,6	22,7	15,9	13,6	16,6	13,6
Facilidad para conseguirlas	15	5,9	14,6	7,7	11	10,6
Falta de habilidades para decir no	7,3	5,9	12,9	7,8	13,6	9,3
Presión de los amigos	12,5	8,4	16,4	7,7	15,7	9,3
Ligar menos	4,4	25,3	1,2	29	3,8	28,4
Disminución de la diversión	19,4	4,8	9,4	6,1	11,9	4,7
Ansiedad, nervios, aburrimiento	7	13,2	7,8	16,5	9,3	11,9
Costumbre extendida	24,9	13,6	21,7	11,3	18,6	12,7

8.1.1.3. Creencias sobre consumo de drogas y conducción de vehículos

En relación a las creencias sobre el consumo de alcohol y la conducción de vehículos se les preguntó a los/as jóvenes si pensaban que *“un efecto del consumo de drogas es que la persona se siente invulnerable frente a la conducción”*, ante lo cual el 37,4% de los hombres estaban bastante de acuerdo y el 44,2% de las mujeres totalmente de acuerdo con la cuestión planteada. El análisis por edades sitúa a los tres grupos estudiados en la opción de totalmente de acuerdo como la más señalada, aumentando las proporciones a medida que aumenta la edad (34,4% en el grupo de 14 a 18 años, 40,9% en el grupo de 19 a 23 años y 41,3% en el de 24 a 28 años). En cuanto a la asociación con la conducción bajo los efectos del alcohol, ninguna de las relaciones se ha mostrado estadísticamente significativa (ver Tablas 39, 40 y 41) .

El 55,6% de los chicos y el 76,2% de las chicas se muestran totalmente en desacuerdo con la creencia de que si *“es un poco cobarde irse en autobús o taxi cuando se está colocado”*, siendo el grupo de 19 a 23 años el que más frecuentemente se muestra totalmente en desacuerdo con ella (73,9%), seguido de los/as jóvenes de 18 a 24 años. El riesgo de conducir bebido en función de las creencias, señala que son los/as jóvenes que se muestran indiferentes frente a esta cuestión los que más probabilidad de conducir bebidos tienen, aunque las asociaciones encontradas no alcanzan en ningún caso la significación estadística.

Tanto los chicos (46,6%) como las chicas (42,1%), están bastante de acuerdo con la idea de que *“los chicos tienden a envalentonarse cuando están colocados e intentan demostrar conduciendo que son muy hombres”*, no existiendo diferencias en función de los grupos de edad. En general, son los/as jóvenes que se muestran bastante en desacuerdo con la cuestión planteada en los que se registra un mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, siendo éste de 2,19 veces superior que en los/as jóvenes que están totalmente de acuerdo con la idea expuesta.

En ambos géneros (37,0% de hombres y 32,5% de mujeres) los/as jóvenes no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con que *“cuando las chicas salen de fiesta y saben que van a beber o consumir algo no se llevan el coche o la moto”*, siendo por grupos de edad más frecuente esta opción entre los de 24 a 28 años (38,9%). Tomando como referencia los/as jóvenes que señalan estar totalmente en desacuerdo, se observa que son éstos los que tienen mayor riesgo de conducir bebidos y que a su vez el riesgo disminuye a medida que aumenta el grado de acuerdo con la frase.

Ante la idea de que *“cuando vas colocado no se controla en la carretera las señales o lo que pueda ocurrir”* el 44,6% de los hombres y el 66,0% de las mujeres se muestran totalmente de acuerdo, mientras que en función de la edad están totalmente de acuerdo el 51,9% de los/as jóvenes de 14 a 18 años, el 59,4% de los/as jóvenes de 19 a 23 años y el 54,3% de los de 24 a 28. Por otro lado, son los/as jóvenes que se manifiestan bastante en desacuerdo con la idea en los que se recoge un mayor riesgo de conducir bajo el efecto del alcohol u otras sustancias, aumentando éste en 5,55 veces el riesgo que presentan los que están totalmente en desacuerdo.

Tanto en hombres (63,5%) como en mujeres (78,4%) y para todos los grupos de edad, los/as jóvenes están totalmente en desacuerdo con la idea de que *“hay personas que conducen mejor si van colocados”*, aunque en el caso de la edad no se han encontrado diferencias significativas desde el punto de vista estadístico. Se observa además, que en el grupo que contesta estar totalmente en desacuerdo, el riesgo de conducir bebido es un 68,6% menor que los que tienen la opinión contraria, aumentando el riesgo a medida que aumenta el grado de acuerdo con la frase.

Al exponer si *“en caso de estar colocado, no se me ocurriría dejar mi vehículo aparcado”* el 42,9% de los hombres y el 56,3% de las mujeres señalan estar totalmente en desacuerdo, siendo el grupo de los 19 a 23 años en los que está opción de respuesta es más frecuente (58,0%). Por otro lado, parece que entre los que están bastante en desacuerdo es mayor el riesgo de conducir bebido, aunque estas relaciones no alcanzaron la significación estadística.

El 38,5% de los chicos y el 38,6% de las chicas están bastante de acuerdo con el hecho de que *“los/as jóvenes no piensan las consecuencias de coger un vehículo estando colocados”*. Por edades, los más jóvenes están totalmente de acuerdo en el 45,7%, mientras que el 40,9% de los de 19 a 23 años y el 37,0% de los de 24 a 28 años dicen estar bastante de acuerdo. De manera global, son los/as jóvenes que se muestran bastante en desacuerdo con la idea los que presentan un mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas siendo éste 2,30 veces superior al del grupo que se muestra totalmente de acuerdo.

Ante la creencia de que *“hay drogas, como los porros que no hacen nada y que no influyen en la conducción”* el 39,8% de los/as jóvenes de 14 a 18 años, el 50,3% de los de 19 a 23 años y el 51,6% de los de 24 a 28 años se consideran totalmente en desacuerdo siendo éstos los que presentan un menor riesgo de conducir bebidos (55,8%

menos que los que están totalmente de acuerdo). No se han encontrado diferencias estadísticamente significativas entre géneros.

En cuanto al efecto de las drogas, en primer lugar se les expuso si creían que “*con la cocaína vas acelerado, y te pones más agresivo a la hora de conducir*”, ante lo cual el 38,6% de los chicos estaba totalmente de acuerdo frente al 44,6% de las chicas, no hallándose diferencias en función de la edad y tampoco en los riesgos encontrados cuando la creencia se asocia a la conducción.

En segundo lugar, se planteó si “*con el éxtasis vas muy relajado, tranquilo y te concentras más en la conducción*”, ante lo cual el 43,0% de los/as jóvenes de 14 a 18 años, el 51,5% de los de 18 a 23 y el 53,8% de los de 24 a 28 se mostraron totalmente en desacuerdo, tampoco en este caso se encontraron asociaciones en el riesgo de conducir bebido y la creencia con respecto a los efectos del éxtasis.

Por último, el 54,7% de los hombres y el 66,2% de las mujeres están totalmente en desacuerdo con la idea de que “*si has bebido y eres un buen conductor, no necesitas dormir un rato antes de conducir*”, por edades todos los grupos dicen estar totalmente en desacuerdo en su mayoría, siendo más frecuente entre los/as jóvenes de 19 a 23 años (66,8%). En cuanto al riesgo asociado a la conducción bajo los efectos del alcohol, aunque parece que los que están en general bastante de acuerdo son los que más riesgo presentan, no podemos asumir tal afirmación al no encontrarse asociaciones estadísticamente significativas.

Tabla 39. Creencias del consumo de drogas y conducción de vehículos por edad

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Un efecto de tomar drogas es que la persona se siente invulnerable, cree que su capacidad le permite coger el coche o la moto y que “no pasa nada” (1008)											
De 14 a 18 años	44	13,1	16	4,7	50	14,8	111	32,9	116	34,4	0,003
De 19 a 23 años	28	8,3	11	3,3	25	7,4	135	40,1	138	40,9	
De 24 a 28 años	27	8,1	20	6,0	28	8,4	121	36,2	138	41,3	
TOTAL	99	9,8	47	4,7	103	10,2	367	36,4	392	38,9	
Yo creo que si eres joven es poco cobarde irse en autobús o en taxi cuando estás colocado(1009)											
De 14 a 18 años	191	56,7	48	14,2	36	10,7	27	8,0	35	10,4	< 0,001
De 19 a 23 años	240	71,2	47	13,9	27	8,0	15	4,5	8	2,4	
De 24 a 28 años	233	69,6	48	14,3	28	8,4	18	5,4	8	2,4	
TOTAL	664	65,8	143	14,2	91	9,0	60	5,9	51	5,1	

Factores que Predisponen, Facilitan y Refuerzan la Conducción...

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Los chicos tienden a envalentonarse cuando están colocados e intentan demostrar conduciendo que son muy hombres (1007)											
De 14 a 18 años	7	2,1	13	3,9	59	17,6	128	38,1	129	38,4	0,052
De 19 a 23 años	9	2,7	17	5,0	37	11,0	167	49,6	107	31,8	
De 24 a 28 años	10	3,0	20	6,0	47	14,1	152	45,5	105	31,4	
TOTAL	26	2,6	50	5,0	143	14,2	447	44,4	341	33,9	
Si una chica sale de fiesta y sabe que va a beber o a consumir algo, no se lleva el coche o la moto (1005)											
De 14 a 18 años	16	4,7	56	16,6	114	33,8	87	25,8	64	19,0	< 0,001
De 19 a 23 años	22	6,5	22	24,7	107	31,8	71	21,1	53	15,8	
De 24 a 28 años	34	10,2	77	23,2	129	38,9	70	21,1	22	6,6	
TOTAL	72	7,2	216	21,5	350	34,8	228	22,7	139	13,8	
Cuando vas colocado no vas controlando la carretera, las señales o lo que pueda ocurrir (1007)											
De 14 a 18 años	12	3,6	8	2,4	33	9,8	109	32,3	175	51,9	0,078
De 19 a 23 años	7	2,1	11	3,3	24	7,2	94	28,1	199	59,4	
De 24 a 28 años	6	1,8	21	6,3	81	7,2	102	30,4	182	54,3	
TOTAL	25	2,5	40	4,0	81	8,0	305	30,3	556	55,2	
Hay personas que conducen mejor si van colocados (1009)											
De 14 a 18 años	223	66,2	53	15,7	38	10,7	12	3,6	13	3,9	0,164
De 19 a 23 años	249	73,9	52	15,4	20	5,9	10	3,0	6	1,8	
De 24 a 28 años	244	72,8	53	15,8	23	6,9	6	1,8	9	2,7	
TOTAL	716	71,0	158	15,7	79	7,8	28	2,8	28	2,8	
Si estuviera colocado no se me ocurriría pensar en dejar mi vehículo aparcado (1005)											
De 14 a 18 años	122	36,2	54	16,0	102	30,3	27	8,0	32	9,5	< 0,001
De 19 a 23 años	195	58,0	53	15,8	54	16,1	23	6,8	11	3,3	
De 24 a 28 años	182	54,8	59	17,8	50	15,1	22	6,8	19	5,7	
TOTAL	499	49,7	166	16,5	206	20,5	72	7,2	62	6,2	
Los jóvenes no piensan las consecuencias de coger un vehículo estando colocados (1009)											
De 14 a 18 años	10	3,0	17	5,0	30	8,9	126	37,4	154	45,7	0,009
De 19 a 23 años	11	3,3	34	10,1	39	11,6	138	40,9	115	34,1	
De 24 a 28 años	14	4,2	34	10,1	48	14,3	124	37,0	115	34,3	
TOTAL	35	3,5	85	8,4	117	11,6	388	38,5	383	38,1	
Hay drogas, como los porros, que no hacen nada. Fumar hachís o marihuana, no influye en la conducción (1008)											
De 14 a 18 años	134	39,8	90	26,7	64	19,0	28	8,3	21	6,2	0,010
De 19 a 23 años	169	50,3	83	24,7	44	13,1	25	7,4	15	4,5	
De 24 a 28 años	173	51,6	93	27,8	44	13,1	17	5,1	8	2,4	
TOTAL	476	47,2	266	26,4	152	15,1	70	6,9	44	4,4	
Con la cocaína vas acelerado, te pones más agresivo a la hora de conducir (1005)											
De 14 a 18 años	14	4,2	15	4,5	73	21,7	101	30,1	133	39,6	0,166
De 19 a 23 años	11	3,3	11	3,3	81	24,1	101	30,1	132	39,3	
De 24 a 28 años	10	3,0	5	1,5	86	25,8	80	24,0	152	45,6	
TOTAL	35	3,5	31	3,1	240	23,9	282	28,1	417	41,5	
Con el éxtasis vas muy relajado, tranquilo y te concentras más en la conducción (1004)											
De 14 a 18 años	145	43,0	61	18,1	108	32,0	10	3,0	13	3,9	0,050
De 19 a 23 años	172	51,5	44	13,2	99	29,6	8	2,4	11	3,3	
De 24 a 28 años	179	53,8	39	11,7	99	29,7	12	3,6	4	1,2	
TOTAL	496	49,5	144	14,4	306	30,5	30	3,0	28	2,8	
Si has bebido alcohol y eres un buen conductor, no necesitas dormir un rato antes de conducir (749)											
De 14 a 18 años	174	51,6	86	25,5	50	14,8	12	3,6	15	4,5	< 0,001
De 19 a 23 años	225	66,8	68	20,2	27	8,0	13	3,9	4	1,2	
De 24 a 28 años	211	63,2	77	23,1	34	10,2	8	2,4	4	1,2	
TOTAL	610	60,5	231	22,9	111	11,0	33	3,3	23	2,3	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Nº jóvenes que proporcionaron información

Tabla 40. Creencias sobre el consumo de drogas y conducción de vehículos por género.

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Un efecto de tomar drogas es que la persona se siente invulnerable, cree que su capacidad le permite coger el coche o la moto y que "no pasa nada" (1006)											
Hombre	52	10,3	29	5,7	85	12,8	189	37,4	171	33,8	0,002
Mujer	46	9,2	18	3,6	37	7,4	178	35,6	221	44,2	
TOTAL	98	9,7	47	4,7	102	10,1	367	36,7	392	39,0	
Yo creo que si eres joven es poco cobarde irse en autobús o en taxi cuando estás colocado(1007)											
Hombre	282	55,6	89	17,6	65	12,8	42	8,3	29	5,7	< 0,001
Mujer	381	76,2	54	10,8	26	5,2	17	3,4	22	4,4	
TOTAL	663	65,8	143	14,2	91	9,0	59	5,9	51	5,1	
Los chicos tienden a envalentonarse cuando están colocados e intentan demostrar conduciendo que son muy hombres (1005)											
Hombre	18	3,6	29	5,7	84	16,6	236	46,6	139	27,5	< 0,001
Mujer	8	1,6	21	4,2	59	11,8	210	42,1	201	40,3	
TOTAL	26	2,6	50	5,0	143	14,2	446	44,4	340	33,8	
Si una chica sale de fiesta y sabe que va a beber o a consumir algo, no se lleva el coche o la moto (1003)											
Hombre	50	9,9	137	27,1	187	37,0	87	17,2	44	8,7	< 0,001
Mujer	21	4,2	79	15,9	162	32,5	142	28,5	94	18,9	
TOTAL	71	7,1	216	21,5	349	34,8	229	22,8	138	13,8	
Cuando vas colocado no vas controlando la carretera, las señales o lo que pueda ocurrir (1007)											
Hombre	14	2,8	29	5,7	56	11,1	181	35,8	225	44,6	< 0,001
Mujer	11	2,2	11	2,2	24	4,8	124	24,8	330	66,0	
TOTAL	25	2,5	40	4,0	80	8,0	305	30,3	555	55,2	
Hay personas que conducen mejor si van colocados (1009)											
Hombre	322	63,5	90	17,8	52	10,3	23	4,5	20	3,9	< 0,001
Mujer	392	78,4	68	13,6	27	5,4	5	1,0	8	1,6	
TOTAL	714	70,9	158	15,7	79	7,8	28	2,8	28	2,8	
Si estuviera colocado no se me ocurriría pensar en dejar mi vehículo aparcado (1003)											
Hombre	216	42,9	92	18,3	113	22,4	47	9,3	36	7,1	< 0,001
Mujer	281	56,3	74	14,8	93	18,6	25	5,0	26	5,2	
TOTAL	497	49,6	166	16,6	206	20,5	72	7,2	62	6,2	
Los jóvenes no piensan las consecuencias de coger un vehículo estando colocados (1007)											
Hombre	16	3,2	58	11,4	71	14,0	195	38,5	167	32,9	< 0,001
Mujer	18	3,6	27	5,4	46	9,2	193	38,6	216	43,2	
TOTAL	34	3,4	85	8,4	117	11,6	388	38,5	383	38,0	
Hay drogas, como los porros, que no hacen nada. Fumar hachís o marihuana, no influye en la conducción (1006)											
Hombre	224	44,3	137	27,1	83	16,4	37	7,3	25	4,9	0,410
Mujer	250	50,0	129	25,8	69	13,8	33	6,6	19	3,8	
TOTAL	474	47,1	266	26,4	152	15,1	70	7,0	44	4,4	
Con la cocaína vas acelerado, te pones más agresivo a la hora de conducir (1003)											
Hombre	19	3,8	17	3,4	132	26,1	142	28,1	195	38,6	0,277
Mujer	16	3,2	14	2,8	106	21,3	140	28,1	222	44,6	
TOTAL	35	3,5	31	3,1	238	23,7	282	28,1	417	41,6	
Con el éxtasis vas muy relajado, tranquilo y te concentras más en la conducción (1002)											
Hombre	237	47,2	70	13,9	161	32,1	19	3,8	15	3,0	0,352
Mujer	259	51,8	74	14,8	143	28,6	11	2,2	13	2,6	
TOTAL	496	49,5	144	14,4	304	30,3	30	3,0	28	2,8	
Si has bebido alcohol y eres un buen conductor, no necesitas dormir un rato antes de conducir (1006)											
Hombre	277	54,7	127	25,1	67	13,2	24	4,7	11	2,2	0,001
Mujer	331	66,2	104	20,8	44	8,8	9	1,8	12	2,4	
TOTAL	608	60,4	231	23,0	111	11,0	33	3,3	23	2,3	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 41. Creencias Asociación entre las creencias sobre el consumo de drogas y la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas

Variable (*)	No		Sí		OR	IC 95%	Valor P
	N	%	N	%			
Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas							
Un efecto de tomar drogas es que la persona se siente invulnerable, cree que su capacidad le permite coger el coche o la moto y que "no pasa nada" (749)							
Totalmente en desacuerdo	46	62,2	28	30,9	1		0,006
Bastante en desacuerdo	20	57,1	15	42,9	1,232	0,54 – 2,79	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	43	57,3	32	42,7	1,223	0,63 – 2,36	
Bastante de acuerdo	144	53,9	123	46,1	1,403	0,83 – 2,38	
Totalmente de acuerdo	206	69,1	92	30,9	0,734	0,43 – 1,25	
Yo creo que si eres joven es poco cobarde irse en autobús o en taxi cuando estás colocado(750)							
Totalmente en desacuerdo	317	64,2	177	35,8	1,551	0,71 – 3,39	0,026
Bastante en desacuerdo	57	52,3	52	47,7	2,534	1,08 – 5,93	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	39	51,3	37	48,7	2,635	1,09 – 6,38	
Bastante de acuerdo	21	56,8	16	43,2	2,116	0,77 – 5,76	
Totalmente de acuerdo	25	73,5	9	26,5	1		
Los chicos tienden a envalentonarse cuando están colocados e intentan demostrar conduciendo que son muy hombres (748)							
Totalmente en desacuerdo	12	60,0	8	40,0	1,607	0,63 – 4,09	0,005
Bastante en desacuerdo	22	52,4	20	47,6	2,192	1,12 – 4,25	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	63	60,0	42	40,0	1,607	0,99 – 2,58	
Bastante de acuerdo	185	55,7	147	44,3	1,916	1,35 – 2,71	
Totalmente de acuerdo	176	70,7	73	29,3	1		
Si una chica sale de fiesta y sabe que va a beber o a consumir algo, no se lleva el coche o la moto (747)							
Totalmente en desacuerdo	25	43,1	33	56,9	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	87	49,2	90	50,8	0,784	0,14 – 0,56	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	160	63,0	94	37,0	0,445	0,25 – 0,79	
Bastante de acuerdo	119	71,7	47	28,3	0,299	0,16 – 0,56	
Totalmente de acuerdo	67	72,8	25	27,2	0,283	0,14 – 0,57	
Cuando vas colocado no vas controlando la carretera, las señales o lo que pueda ocurrir (748)							
Totalmente en desacuerdo	14	66,7	7	33,3	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	9	26,5	25	73,5	5,556	1,69 – 18,16	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	31	53,4	27	46,6	1,742	0,61 – 4,95	
Bastante de acuerdo	108	48,6	114	51,4	2,111	0,82 – 5,43	
Totalmente de acuerdo	296	71,7	117	28,3	0,791	0,31 – 2,00	
Hay personas que conducen mejor si van colocados (750)							
Totalmente en desacuerdo	361	67,0	178	33,0	0,314	0,12 – 0,82	< 0,001
Bastante en desacuerdo	57	50,0	57	50,0	0,636	0,23 – 1,75	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	24	42,9	32	57,1	0,848	0,28 – 2,51	
Bastante de acuerdo	10	43,5	13	56,5	0,827	0,24 – 2,91	
Totalmente de acuerdo	7	38,9	11	61,1	1		
Si estuviera colocado no se me ocurriría pensar en dejar mi vehículo aparcado (750)							
Totalmente en desacuerdo	270	69,1	121	30,9	0,606	0,31 – 1,17	< 0,001
Bastante en desacuerdo	50	41,0	72	59,0	1,948	0,94 – 4,02	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	92	63,0	54	37,0	0,794	0,39 – 1,61	
Bastante de acuerdo	24	47,1	27	52,9	1,522	0,66 – 3,50	
Totalmente de acuerdo	23	57,5	17	42,5	1		
Los jóvenes no piensan las consecuencias de coger un vehículo estando colocados (750)							
Totalmente en desacuerdo	16	66,7	8	33,7	0,964	0,39 – 2,33	0,012
Bastante en desacuerdo	31	45,6	37	54,4	2,301	1,34 – 3,93	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	49	52,7	44	47,3	1,731	1,07 – 2,78	
Bastante de acuerdo	176	62,6	105	37,4	1,150	0,81 – 1,62	
Totalmente de acuerdo	187	65,8	97	34,2	1		

Variable (*)	No		Sí		OR	IC 95%	Valor P
	N	%	N	%			
Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas							
Hay drogas, como los porros, que no hacen nada.							
Fumar hachís o marihuana, no influye en la conducción (749)							
Totalmente en desacuerdo	247	68,0	116	32,0	0,442	0,21 – 0,91	0,004
Bastante en desacuerdo	104	53,6	90	46,4	0,814	0,39 – 1,71	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	66	58,9	46	41,1	0,656	0,30 – 1,43	
Bastante de acuerdo	25	53,2	22	46,8	0,828	0,34 – 2,01	
Totalmente de acuerdo	16	48,5	17	51,5	1		
Con la cocaína vas acelerado, te pones más agresivo a la hora de conducir (747)							
Totalmente en desacuerdo	19	67,9	9	32,1	1		0,496
Bastante en desacuerdo	14	60,9	9	39,1	1,357	0,42 – 4,30	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	102	58,3	73	41,7	1,511	0,65 – 3,53	
Bastante de acuerdo	118	58,1	85	41,9	1,521	0,66 – 3,53	
Totalmente de acuerdo	205	64,5	113	35,5	1,164	0,51 – 2,66	
Con el éxtasis vas muy relajado, tranquilo y te concentras más en la conducción (745)							
Totalmente en desacuerdo	253	65,7	132	34,3	1,148	0,39 – 3,37	0,113
Bastante en desacuerdo	58	58,0	42	42,0	1,593	0,51 – 4,93	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	122	55,2	99	44,8	1,785	0,60 – 5,31	
Bastante de acuerdo	14	60,9	9	39,1	1,414	0,37 – 5,45	
Totalmente de acuerdo	11	68,8	5	31,3	1		
Si has bebido alcohol y eres un buen conductor, no necesitas dormir un rato antes de conducir (749)							
Totalmente en desacuerdo	309	67,5	149	32,5	0,482	0,16 – 1,40	< 0,001
Bastante en desacuerdo	89	52,0	82	48,0	0,921	0,31 – 2,74	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	45	52,9	40	47,1	0,889	0,28 – 2,75	
Bastante de acuerdo	8	38,1	13	61,9	1,625	0,41 – 6,38	
Totalmente de acuerdo	7	50,0	7	50,0	1		

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

8.1.1.4. Razones por las que se decide conducir bajo los efectos de las drogas

Cuando les preguntamos a los/as jóvenes por las razones por las que se decidieron a conducir bajo los efectos de las drogas, un 39,2% de los/as jóvenes “*confiaban en que no pasaría nada*”, un 32,3% “*no lo pensó*”, y un 29,9% “*se arriesgó*” (ver Tabla 42).

Un 27,1% de los/as jóvenes decidió conducir porque “*estaba en una zona alejada*”, un 15,6% porque “*no había transporte público*”, un 14,9% porque “*controla mucho*”, un 14,6% porque “*es más cómodo*”, un 8,3% porque “*conduce bien colocado*”, también un 8,3% porque “*llegaba tarde a casa*”, un 8% “*tenía que ir a otra discoteca*”, un 5,6% “*no se iba a ir en taxi*” un 4,5% lo hizo porque “*lo hace todo el mundo*” y un 3,5% “*le gusta conducir colocado*”.

En cuanto a las razones por las que se decide a conducir bajo los efectos de las drogas por género, para los hombres son de mayor peso que para las mujeres, las siguientes razones: “no lo pensé”, un 32,7% de los hombres, frente a un 31,4% de las mujeres; “estaba en una zona alejada”, un 27,7% de los hombres, frente a un 25,6% de las mujeres; “confiaba en que no pasaría nada”, un 41,6% de los hombres, frente a un 33,75% de las mujeres; “le gusta conducir colocado”, un 4,5% de los hombres frente a un 1,2% de las mujeres; “no se va a ir en taxi”, un 6,9% de los hombres frente a un 2,3% de las mujeres; “conduce bien colocado”, un 10,9% de los hombres, frente a un 2,3% de las mujeres; “controla mucho”, un 17,3% de los hombres, frente a un 9,3% de las mujeres; “se arriesgó”, un 31,7% de los hombres, frente a un 25,6% de las mujeres; “no había transporte público”, un 17,3% de los hombres, frente a un 11,6% de las mujeres; “es más cómodo”, un 15,3% de los hombres, frente a un 12,8% de las mujeres; y “lo hace todo el mundo”, un 5,4% de los hombres, frente a un 2,3% de las mujeres (ver Tabla 43).

Las dos razones argumentadas, donde las mujeres presentan mayores tasas de respuesta que los hombres son “llegaba tarde a casa”, con un 15,1% de las mujeres, frente a un 5,4% de los hombres y “tenía que ir otra discoteca”, un 10,5% de las mujeres, frente a un 6,9% de los hombres.

Tabla 42. Razones por las que se decide conducir bajo los efectos de las drogas

Variable (*)	N	%
No lo pensé (288)	93	32,3
Tenía que ir a otra discoteca (288)	23	8,0
Confiaba en que no pasaría nada (288)	113	39,2
Estaba en una zona alejada (288)	78	27,1
Me gusta conducir colocado (288)	10	3,5
No me voy a ir en taxi (288)	16	5,6
Conduzco bien colocado (288)	24	8,3
Controlo mucho (288)	43	14,9
Llegaba tarde a casa (288)	24	8,3
Me arriesgué (288)	86	29,9
No había transporte público (288)	45	15,6
Es más cómodo (288)	42	14,6
Lo hace todo el mundo (288)	13	4,5

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 43. Razones por las que se decide a conducir bajos los efectos de las drogas por género

Variable	Hombres	Mujeres
	%	%
No lo pensó	32,7	31,4
Tenía que ir otra discoteca	6,9	10,5
Confiaba en que no pasaría nada	41,6	33,7
Estaba en una zona alejada	27,7	25,6
Le gusta conducir colocado	4,5	1,2
No se va a ir en taxi	6,9	2,3
Conduce bien colocado	10,9	2,3
Controla mucho	17,3	9,3
Llegaba tarde casa	5,4	15,1
Se arriesgó	31,7	25,6
No había transporte público	17,3	11,6
Era más cómodo	15,3	12,8
Lo hace todo el mundo	5,4	2,3

8.1.1.5. Negociación a la hora de conducir

En relación a las situaciones en las que los/as jóvenes estarían dispuestos a negociar a la hora de conducir se estudió cuándo los/as jóvenes dejarían sus vehículos en manos de otras personas o evitarían conducirlos ellos mismos. Así ante la propuesta de *“sólo si estuviese colocado dejaría a mi amigo/a llevar el coche o la moto”* el 28,4% de los/as jóvenes de 14 a 18 años estaría totalmente de acuerdo, mientras que los/as jóvenes de 19 a 23 años (34,1%) y los de 24 a 28 años (31,0%) se manifiestan como bastante de acuerdo. En función del género no se han observado diferencias estadísticamente significativas. En cuanto a la actitud y a la posibilidad de conducir bebido, no se ha encontrado asociación (ver Tablas 44, 45 y 46).

Ante la idea de que el joven no conduzca si ha bebido se planteó la cuestión de *“no me fiaría de que otro /a llevase mi vehículo”* con la que ni estaban de acuerdo ni en desacuerdo el 35,9% de los/as jóvenes de 14 a 18 años, y bastante en desacuerdo el resto (33,4% y 33,7% para los grupos de 19 a 23 y 24 a 28 años respectivamente). En el caso del género, no existen diferencias significativas, al igual que tampoco se ha

encontrado asociación con la creencia que el joven tiene respecto al tema planteado y la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

El 62,5% de los hombres y el 74,9% de las chicas manifestaron estar bastante de acuerdo con el hecho de que *“me parece estupendo turnarse entre los amigos para que cada fin de semana conduzca uno que no tome alcohol ni drogas”*, sin existir diferencias en función de la edad. En este caso, se observa que son los/as jóvenes que se encuentran totalmente de acuerdo con la idea los que presentan menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, siendo éste un 64% menor que los que están totalmente en desacuerdo.

Por otro lado, el 46,2% de los chicos y el 56,6% de las chicas están totalmente de acuerdo con que es *“importante dividirse para conducir porque se evitarían muchos accidentes”*, no existiendo diferencias por grupos de edad. Tampoco en este caso se ha encontrado asociación con la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

En cuanto al *“compromiso de no beber o no tomar drogas si los amigos pagaran los gastos toda la noche (refrescos, gasolina, bocata...)”* el 31,2% de los chicos frente al 20,0% de las chicas estarían totalmente de acuerdo. El análisis por edades muestra al grupo de menor edad como totalmente de acuerdo (29,3%) y ni de acuerdo ni en desacuerdo (29,3%). Los/as jóvenes de entre 19 a 23 años están totalmente de acuerdo (28,7%), mientras que el 26,7% de los mayores de 24 años se muestran indiferentes. En cuanto a la relación con la conducción tras el consumo de alcohol y otras drogas no se ha encontrado asociación.

La mayor parte de los/as jóvenes están totalmente en desacuerdo con la idea de que *“no serían capaces de pedirle a alguien que condujera su vehículo en el caso de estar colocado”* (35,4% en el grupo de 14 a 18 años, 44,4% en el de 19 a 23 años y 50% en los de 24 a 28 años), sin existir diferencias en función del género. Al igual que en el caso anterior, no se ha encontrado asociación con la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas.

En relación a la creencia de que *“lo mejor de turnarse con los amigos para conducir es que ahorras gasolina”*, la mayor parte de los/as jóvenes encuestados se muestran indiferentes ante este hecho, no encontrándose diferencias ni en función del género ni de la edad y teniendo éstos un 38% menos riesgos de conducir habiendo bebido que los que están totalmente en desacuerdo.

Por último, el 43,2% de los hombres y el 59,7% de las mujeres, está totalmente en desacuerdo con que *“es mejor ver quién está menos colocado al final de la noche para que sea quién conduzca, que tener que turnarse para que alguien no tome nada”*, siendo esta opción la mayoritaria en los tres grupos de edad analizados. En cuanto a la asociación con la conducción bajo los efectos del alcohol, son los que están totalmente en desacuerdo los que presentan un menor riesgo de conducir cuando han bebido.

Tabla 44. Negociación a la hora de conducir por edad

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Sólo si estuviese colocado dejaría a mi amigo/a llevar el coche o la moto(1001)											
De 14 a 18 años	28	8,4	36	10,7	86	25,7	90	26,9	95	28,4	0,049
De 19 a 23 años	37	11,1	45	13,5	69	20,7	114	34,1	69	20,7	
De 24 a 28 años	34	10,2	54	16,3	65	19,6	103	31,0	76	22,9	
TOTAL	99	9,9	135	13,5	220	22,0	307	30,7	240	24,0	
No me fiaría de que otro / a llevase mi vehículo (750)											
De 14 a 18 años	43	12,9	80	24,0	120	35,9	57	17,1	34	10,2	< 0,001
De 19 a 23 años	67	20,0	112	33,4	73	21,8	55	16,4	28	8,4	
De 24 a 28 años	88	26,5	112	33,7	61	18,4	47	14,2	24	7,2	
TOTAL	198	19,8	304	30,4	255	25,4	159	15,9	86	8,6	
Me parece estupendo turnarse entre los amigos para que cada fin de semana conduzca uno que no tome alcohol ni drogas (1000)											
De 14 a 18 años	11	3,3	6	1,8	32	9,6	56	16,8	229	68,6	0,240
De 19 a 23 años	7	2,1	6	1,8	16	4,8	62	18,6	243	72,8	
De 24 a 28 años	11	3,3	8	2,4	27	8,1	71	21,4	215	64,8	
TOTAL	28	2,8	20	2,0	75	7,5	189	18,9	686	68,7	
Es importante dividirse para conducir porque se evitarían muchos accidentes (994)											
De 14 a 18 años	9	2,7	6	1,8	72	21,5	79	23,6	169	50,4	0,490
De 19 a 23 años	8	2,4	9	2,7	49	14,9	89	27,1	173	52,7	
De 24 a 28 años	10	3,0	9	2,7	52	15,7	92	27,8	168	50,8	
TOTAL	27	2,7	24	2,4	173	17,4	260	26,2	510	51,3	
Me comprometería a no beber ni tomar drogas se mis amigos me pagaran los gastos tosa la noche (refrescos, gasolina, bocata...) (1002)											
De 14 a 18 años	45	13,4	53	15,8	98	29,3	41	12,2	98	29,3	0,037
De 19 a 23 años	61	18,3	45	13,5	91	27,2	41	12,3	96	28,7	
De 24 a 28 años	74	22,2	50	15,0	89	26,7	52	15,6	68	20,4	
TOTAL	180	18,0	148	14,8	278	27,7	134	13,4	262	26,1	
No sería capaz de pedirle a alguien que condujera mi vehículo, si yo estuviese colocado (998)											
De 14 a 18 años	118	35,4	110	33,0	68	20,4	20	6,0	17	5,1	0,003
De 19 a 23 años	148	44,4	105	31,5	48	14,4	17	5,1	15	4,5	
De 24 a 28 años	166	50,0	106	31,9	33	9,9	11	3,3	16	4,8	
TOTAL	432	43,3	321	32,2	149	14,9	48	4,8	48	4,8	
Lo mejor de turnarse con los amigos para conducir es que ahorras gasolina (1000)											
De 14 a 18 años	72	21,5	69	20,6	116	34,6	38	11,3	40	11,9	0,059
De 19 a 23 años	77	23,1	62	18,6	137	41,1	34	10,2	23	6,9	
De 24 a 28 años	75	22,6	53	16,0	134	40,4	49	14,8	21	6,3	
TOTAL	224	22,4	184	18,4	384	38,7	121	12,1	84	8,4	
Es mejor ver quién está menos colocado al final de la noche para que sea quien conduzca, que tener que turnarse para que alguien no tome nada (1001)											
De 14 a 18 años	155	46,3	61	18,2	59	17,6	17	5,1	43	12,8	< 0,001
De 19 a 23 años	184	55,3	85	25,5	34	10,2	17	5,1	13	3,9	
De 24 a 28 años	177	53,2	79	23,7	46	13,8	17	5,1	14	4,2	
TOTAL	516	51,5	225	22,5	139	13,9	51	5,1	70	7,0	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 45. Negociación a la hora de conducir por género.

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Sólo si estuviese colocado dejaría a mi amigo/a llevar el coche o la moto (999)											
Hombre	57	11,4	61	12,2	106	21,2	155	30,9	122	24,4	0,371
Mujer	41	8,2	74	14,9	114	22,9	151	30,3	118	23,7	
TOTAL	98	9,8	135	13,5	220	22,0	306	30,6	240	24,0	
No me fiaría de que otro / a llevase mi vehículo (999)											
Hombre	101	20,2	139	27,9	131	26,3	80	16,0	48	9,6	0,407
Mujer	96	19,2	165	33,0	124	24,8	78	15,6	37	7,4	
TOTAL	197	19,7	304	30,4	255	25,5	158	15,8	85	8,5	
Me parece estupendo turnarse entre los amigos para que cada fin de semana conduzca uno que no tome alcohol ni drogas (998)											
Hombre	16	3,2	11	2,2	55	11,0	105	21,0	312	62,5	< 0,001
Mujer	12	2,4	9	1,8	20	4,0	84	16,8	374	74,9	
TOTAL	28	2,8	20	2,0	75	7,5	189	18,9	686	68,7	
Es importante dividirse para conducir porque se evitarían muchos accidentes (992)											
Hombre	12	2,4	14	2,8	94	19,0	146	29,6	228	46,2	0,020
Mujer	13	2,6	10	2,0	79	15,9	114	22,9	282	56,6	
TOTAL	25	2,5	24	2,4	173	17,4	260	26,2	510	51,6	
Me comprometería a no beber ni tomar drogas se mis amigos me pagaran los gastos tosa la noche (refrescos, gasolina, bocata....) (1000)											
Hombre	73	14,6	65	13,0	126	25,2	80	16,0	156	31,2	< 0,001
Mujer	107	21,4	83	16,6	151	30,2	54	10,8	105	21,0	
TOTAL	180	18,0	148	14,8	277	27,7	134	13,4	261	26,1	
No sería capaz de pedirle a alguien que condujera mi vehículo, si yo estuviese colocado (998)											
Hombre	204	41,0	156	31,4	81	16,3	25	5,0	31	6,2	0,154
Mujer	226	45,3	165	33,1	68	13,6	23	4,6	17	3,4	
TOTAL	430	43,2	321	32,2	149	15,0	48	4,8	48	4,8	
Lo mejor de turnarse con los amigos para conducir es que ahorras gasolina (998)											
Hombre	111	22,2	82	16,4	198	39,7	59	11,8	49	9,8	0,288
Mujer	114	22,8	102	20,4	186	37,3	62	12,4	35	7,0	
TOTAL	225	22,5	184	18,4	384	38,5	121	12,1	84	8,4	
Es mejor ver quién está menos colocado al final de la noche para que sea quien conduzca, que tener que turnarse para que alguien no tome nada (999)											
Hombre	216	43,2	120	24,0	90	18,0	30	6,0	44	8,8	< 0,001
Mujer	298	59,7	105	21,0	49	9,8	21	4,2	26	5,2	
TOTAL	514	51,5	225	22,5	139	13,9	51	5,1	70	7,0	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 46. Asociación entre la negociación a la hora de conducir y la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas.

Variable (*)	Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas				OR	IC 95%	Valor P
	No		Sí				
	N	%	N	%			
Sólo si estuviese colocado dejaría a mi amigo/a llevar el coche o la moto (744)							
Totalmente en desacuerdo	39	52,7	35	47,3	1,268	0,73 – 2,18	0,317
Bastante en desacuerdo	71	67,0	35	33,0	0,697	0,42 – 1,15	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	95	61,7	59	38,3	0,878	0,56 – 1,36	
Bastante de acuerdo	145	63,3	84	36,7	0,819	0,54 – 1,22	
Totalmente de acuerdo	106	58,6	75	41,4	1		
No me fiaría de que otro / a llevase mi vehículo (743)							
Totalmente en desacuerdo	83	56,1	65	43,9	0,979	0,54 – 1,77	0,126
Bastante en desacuerdo	141	62,4	85	37,6	0,754	0,42 – 1,32	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	126	68,5	58	31,5	0,575	0,32 – 1,03	
Bastante de acuerdo	71	58,2	51	41,8	0,898	0,48 – 1,65	
Totalmente de acuerdo	35	55,6	28	44,4	1		
Me parece estupendo turnarse entre los amigos para que cada fin de semana conduzca uno que no tome alcohol ni drogas (742)							
Totalmente en desacuerdo	10	66,5	14	58,3	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	6	58,5	9	60,0	1,071	0,28 – 3,98	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	22	38,6	35	61,4	1,136	0,43 – 3,00	
Bastante de acuerdo	83	40,0	59	41,5	0,508	0,21 – 1,22	
Totalmente de acuerdo	335	41,7	169	33,5	0,360	0,15 – 0,82	
Es importante dividirse para conducir porque se evitarían muchos accidentes (738)							
Totalmente en desacuerdo	14	66,7	7	33,3	1		0,137
Bastante en desacuerdo	7	38,9	11	61,1	3,143	0,84 – 11,67	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	88	66,2	45	33,8	1,023	0,38 – 2,71	
Bastante de acuerdo	103	57,2	77	42,8	1,495	0,57 – 3,88	
Totalmente de acuerdo	242	62,7	144	37,3	1,190	0,46 – 3,01	
Me comprometería a no beber ni tomar drogas si mis amigos me pagaran los gastos tosa la noche (refrescos, gasolina, bocata...) (744)							
Totalmente en desacuerdo	84	60,9	54	39,1	1		0,612
Bastante en desacuerdo	62	55,4	50	44,6	1,254	0,75 – 2,08	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	124	62,6	74	37,4	0,928	0,59 – 1,45	
Bastante de acuerdo	58	59,8	39	40,2	1,046	0,61 – 1,77	
Totalmente de acuerdo	128	64,3	71	35,7	0,863	0,55 – 1,35	
No sería capaz de pedirle a alguien que condujera mi vehículo, si yo estuviese colocado (740)							
Totalmente en desacuerdo	202	60,1	134	39,9	1,050	0,49 – 2,23	0,967
Bastante en desacuerdo	147	62,3	89	37,7	0,959	0,44 – 2,06	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	66	63,5	38	36,5	0,912	0,39 – 20,81	
Bastante de acuerdo	21	63,6	12	36,4	0,905	0,32 – 2,49	
Totalmente de acuerdo	19	61,3	12	38,7	1		
Lo mejor de turnarse con los amigos para conducir es que ahorras gasolina (742)							
Totalmente en desacuerdo	97	53,2	29	46,8	1		0,025
Bastante en desacuerdo	71	64,0	32	36,0	1,085	0,68 – 1,72	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	199	68,2	93	31,8	0,621	0,42 – 0,91	
Bastante de acuerdo	57	55,0	58	45,0	0,746	0,44 – 1,26	
Totalmente de acuerdo	33	57,1	73	42,9	1,168	0,65 – 2,09	
Es mejor ver quién está menos colocado al final de la noche para que sea quien conduzca, que tener que turnarse para que alguien no tome nada (743)							
Totalmente en desacuerdo	285	72,3	109	27,7	0,367	0,20 – 0,67	< 0,001
Bastante en desacuerdo	87	52,7	78	47,3	0,861	0,45 – 1,62	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	45	45,0	55	55,0	1,173	0,59 – 2,32	
Bastante de acuerdo	15	42,9	20	57,1	1,280	0,53 – 3,06	
Totalmente de acuerdo	24	49,0	25	51,0	1		

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

8.1.2. INTENCIÓN DE CONDUCTA EN SITUACIONES DE RIESGO

8.1.2.1. Intención de conducta si estuviesen a punto de coger el vehículo y se dan cuenta de que están “colocados”

Cuando les planteamos a los/as jóvenes qué harían en una situación donde estuviesen a punto de coger el coche y se dan cuenta de que están colocados, la mayor parte le “dejaría a un amigo/a conducir su vehículo”, y en segundo lugar “cogerían un taxi o un autobús” en un 34,4% de los casos (ver Tabla 47).

En cuanto a la intención de conducta en ésta situación, en función del estilo de conducción, resulta esperanzador que la medida más frecuente que pondrían en marcha todos los grupos sea la de “dejarle a un amigo conducir su vehículo”, un 41,4% de los conductores con drogas opina de esta manera, y es incluso superior a los conductores sin drogas, que la responden en un 35,9% de los casos. Un 31,2% de los no conductores también pondrían en marcha dicha medida (ver Tabla 48).

A pesar de esto, la medida más frecuente tanto en los conductores sin drogas como en los no conductores es la de “coger un taxi o un autobús”, con un 41,9%, y un 41,5% de los casos, respectivamente, frente a tan sólo un 16,5% de los conductores con drogas.

Los conductores con drogas se decantan con medidas como “comer algo”, en un 12,5% de los casos, frente a un 3,8% de los conductores sin drogas y un 5,9% de los no conductores.

A pesar de lo anteriormente comentado, un 9,8% de los conductores con drogas tienen la intención de “coger el vehículo”, a pesar de haberse dado cuenta de que están colocados, frente a sólo un 1,6% de los conductores sin drogas y un 2,4% de los no conductores.

Respecto al género y la intención de conducta en una situación donde estuvieran a punto de coger el coche y se dieran cuenta de que están “colocados”, los/as jóvenes en su mayoría “dejarían a un amigo conducir su vehículo”, siendo superior, sorprendentemente, en un 42,4% de los hombres conductores con drogas, frente a un 39,1% de las mujeres. Por su parte, en los dos grupos restantes son las mujeres, las que frente a los hombres, responden más esta opción, con un 38,3% de las mujeres conductores sin drogas, frente a un 32,8% de los hombres, y un 34% de las mujeres no conductoras, frente a un 26,6% de los hombres (ver Tabla 49).

Como hemos comentado, son los grupos de conductores sin drogas y de no conductores los que con mayor frecuencia “cojearían un taxi o autobús”, frente a los conductores con drogas. Especialmente las mujeres eligen esta opción frente a los hombres, así sólo un 12,8% de los hombres conductores con drogas lo haría, frente a un 25,3% de las mujeres; un 36,9% de los conductores sin drogas, frente a un 45,8% de las mujeres; y un 37,2% de los hombres no conductores, frente a un 44% de las mujeres.

En cuanto a los que sí “cogerían el vehículo” en la situación anteriormente comentada, son los hombres conductores los que eligen esta opción en mayor proporción que las mujeres, así un 11,1% de los hombres lo cogería, frente a un 6,9% de las mujeres; y un 3,5% de los conductores sin drogas también lo cogería, frente a un 0% de las mujeres. En los no conductores la tasa de respuesta de esta alternativa es levemente superior en las mujeres con un 2,5%, frente a un 2,1% de los hombres.

Otra opción preferida por los hombres es la de “dormir hasta que se les pase”, un 14,1% de los hombres conductores con drogas, opina de ésta manera, frente a un 10,3% de las mujeres; un 17,2% de los hombres conductores sin drogas, frente a un 6,7% de las mujeres; y un 17% de los hombres no conductores, frente a un 9,4% de las mujeres.

Tabla 47. Intención de conducta en situaciones de riesgo

<i>¿Qué harías si estás a punto de coger el coche y se da cuenta de que está colocado?</i>		
Variable	N	%
Dormir hasta que se me pasara	118	11,9
Coger el vehiculo	41	4,1
Dejarle a un amigo/a conducir mi vehiculo	359	36,4
Bailar un rato mas	40	4,0
Coger un taxi o un autobús	340	34,4
Comer algo	68	6,9
Otras cosas	21	2,1
TOTAL	987	100,0

Tabla 48. Intención de conducta en situaciones de riesgo en función del estilo de conducción

¿Qué harías si estás a punto de coger el coche y se da cuenta de que está colocado?						
Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	%	%	%	%	%	%
Dormir hasta que se les pasara	13	11,3	11,3	12,3	12,3	
Coger el vehículo	9,8	1,6	1,6	2,4	2,4	
Dejarle a un amigo conducir su vehículo	41,4	35,9	35,9	31,2	31,2	
Bailar un rato más	4,2	4,2	4,2	3,6	3,6	
Coger un taxi o un autobús	16,5	41,9	41,9	41,5	41,5	
Comer algo	12,6	3,8	3,8	5,9	5,9	
Otras cosas	2,5	1,3	1,3	3,2	3,2	

Tabla 49. Intención de conducta en situaciones de riesgo en función del estilo de conducción y el género

¿Qué harías si estás a punto de coger el coche y se da cuenta de que está colocado?						
Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%	%	%
Dormir hasta que se les pasara	14,1	10,3	17,2	6,7	17	9,4
Coger el vehículo	11,1	6,9	3,5	0	2,1	2,5
Dejarle a un amigo conducir su vehículo	42,4	39,1	32,8	38,3	26,6	34
Bailar un rato más	3,5	5,7	6,1	2,8	6,4	1,9
Coger un taxi o un autobús	12,9	25,3	36,9	45,8	37,2	44
Comer algo	13,6	10,3	3	4,3	8,5	4,4
Otras cosas	2,5	2,3	0,5	2	2,1	3,8

8.1.2.2. Circunstancias en las que los/as jóvenes se arriesgarían a tener un accidente de tráfico conduciendo bajo los efectos del alcohol u otro tipo de drogas

En general, las circunstancias en las que los/as jóvenes estarían dispuestos a correr el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas y tener un accidente, son mayoritariamente en *“una emergencia”* con un 64,2% de los casos. Relacionada con la anterior, se arriesgarían en un 29,9% de los casos *“para llevar a un/a amigo/a que se encuentre mal”* (ver Tabla 50).

Un tercio tan sólo de los/as jóvenes *“nunca estarían dispuestos a correr ese riesgo”*, en un 33,9% de los casos.

Asociados a la disponibilidad del transporte, un 17,2% de los/as jóvenes se arriesgaría *“si no hay transporte público”* y un 21,6% lo haría *“si no hay nadie que lo pueda llevar”*.

Un 9,1% de los/as jóvenes se arriesgaría *“para no llegar tarde a casa”*. Un 7,3% de los/as jóvenes estaría dispuesto a correr el riesgo *“para seguir la fiesta en otro sitio”*. Un 7% lo haría para llevar a su ligue a casa, el 4,5% se arriesgaría *“si el vehículo tiene que quedar sin vigilancia”* y finalmente un 3,7% correría el riesgo *“para ir a pillar más droga”*.

En cuanto al estilo de conducción y las circunstancias en la que los/as jóvenes estarían dispuestos a correr el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas y tener un accidente de tráfico, solamente un 17,8% de los conductores con drogas *“nunca estaría dispuesto a correr ese riesgo”*, frente al 39,7% de los conductores sin drogas y al 41,7% de los no conductores (ver Tabla 51).

La mayoría de los/as jóvenes correría el riesgo si estuviera en *“una emergencia”*, un 70,7% de los conductores con drogas, un 60,5% de los conductores sin drogas y un 63,5% de los no conductores.

Los conductores con drogas asumirían ese riesgo en un 41,5% de los casos *“para llevar a un amigo que se encuentre mal”*, frente al 24,5% de los conductores sin drogas y al 26,2% de los no conductores.

Además, *“si no hubiese transporte público”*, un 26,5% de los conductores con drogas correría el riesgo, frente al 13,5% de los conductores sin drogas y el 13,1% de los no conductores. Igualmente, *“si no hay nadie que los pueda llevar”*, un 35,2% de los conductores con drogas asumiría el riesgo, frente al 14,8% de los conductores sin drogas y el 18,3% de los no conductores.

Son destacables las diferencias halladas en el resto de circunstancias. Un 16,4% de los conductores con drogas correría el riesgo por *“seguir de fiesta en otro sitio”*, frente al 3,7% de los conductores sin drogas y el 3,6% de los no conductores.

Un 8% de los conductores con drogas correrían el riesgo para *“ir a pillar más droga”*, frente al 1,5% de los conductores sin droga y el 2,8% de los no conductores.

Igualmente es destacable que un 15% de los conductores con drogas asuma el riesgo *“por no llegar tarde a su casa”*, frente al 5,7% de los conductores sin drogas y el 8,3% de los no conductores.

También un 15% de los conductores con drogas asumiría el riesgo *“para llevar a su ligue a casa”*, frente al 4,4% de los conductores sin drogas y el 8,3% de los no conductores.

Finalmente, el 8,4% de los conductores con drogas estaría dispuesto a asumir el riesgo de tener un accidente, al conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, *“si su vehículo se tiene que quedar sin vigilancia”*, frente al 2,6% de los conductores sin drogas y el 3,6% de los no conductores.

En función del género, un 20,1% de los hombres conductores con drogas se arriesgaría por *“llevar a su ligue a su casa”*, frente a un 3,4% de las mujeres. También *“si su vehículo se tiene que quedar sin vigilancia”*, un 10,6% de los conductores hombres con drogas conducirían, frente a un 3,4% de las mujeres. Igualmente, *“para seguir la fiesta”* en otro sitio un 18,1% de los hombres conductores con drogas conducirían, frente a un 12,5% de las mujeres (ver Tabla 52).

En cuanto a la opción *“nunca estaría dispuesto a correr el riesgo”*, son las mujeres de todos los grupos, las que mayoritariamente la prefieren, así un 25% de las mujeres conductoras con drogas opina de esta manera, frente a un 14,6% de los hombres; un 44% de las mujeres conductoras sin drogas, frente a un 34,3% de los hombres; y un 49,7% de las mujeres no conductoras, frente a un 28,4% de los hombres.

Por su parte, los hombres de todos los grupos, muestran mayores tasas de respuesta en la opción *“para llevar a un amigo que se encuentre mal”*, con un 45,2% de los hombres conductores con drogas, frente a un 33% de las mujeres; un 32,3% de los hombres conductores sin drogas, frente a un 18,3% de las mujeres; y un 29,5% de los hombres, frente a un 24,2% de las mujeres.

Igual que en el caso anterior, los hombres también correrían el riesgo, en mayor medida, ante “una emergencia”, con un 74,4% de los hombres conductores con drogas, frente a un 62,5% de las mujeres; un 64,2% de los hombres conductores sin drogas, frente a un 57,5% de las mujeres; y un 74,7% de los hombres, frente a un 56,7% de las mujeres.

Tabla 50. Intención de conducta en situaciones de riesgo

Circunstancias en las que estarías dispuesto a correr el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas y tener un accidente		
Variable (*)	N	%
Para llevar a un/a amigo/a que se encuentra mal (991)	296	29,9
Para no llegar tarde a mi casa (991)	90	9,1
Para llevar a mi ligue a mi casa (991)	69	7,0
En una emergencia (991)	636	64,2
Si el vehículo se tienen que quedar sin vigilancia (991)	45	4,5
Para ir a pillar más droga (991)	37	3,7
Si no hay transporte público (991)	170	17,2
Nunca estaría dispuesto/a a correr ese riesgo (991)	336	33,9
Para seguir la fiesta en otro sitio (990)	72	7,3
Si no hay nadie que me pueda llevar (991)	214	21,6

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 51. Intención de conducta en situaciones de riesgo en función del estilo de conducción

Circunstancias en las que estarías dispuesto a correr el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas y tener un accidente			
Variable	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>	<u>Conductores sin drogas</u>	<u>No conductores</u>
	%	%	%
Para llevar a un amigo que se encuentre mal	41,5	24,5	26,2
Para no llegar tarde a mi casa	15	5,7	8,3
Para llevar a mi ligue a su casa	15	4,4	2,4
En una emergencia	70,7	60,5	63,5
Si el vehículo se tiene que quedar sin vigilancia	8,4	2,6	3,6
Para ir a pillar mas droga	8	1,5	2,8
Si no hay transporte publico	26,5	13,5	13,1
Nunca estaría dispuesto a correr el riesgo	17,8	39,7	41,7
Para seguir la fiesta en otro sitio	16,4	3,7	3,6
Si no hay nadie que me pueda llevar	35,2	14,8	18,3

Tabla 52. Intención de conducta en situaciones de riesgo en función del estilo de conducción y el género

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%	%	%
Para llevar a un amigo que se encuentre mal	45,2	33	32,3	18,3	29,5	24,2
Para no llegar tarde a mi casa	14,6	15,9	14,6	7,1	6,3	9,6
Para llevar a mi ligue a su casa	20,1	3,4	7,5	2	5,3	0,6
En una emergencia	74,4	62,5	64,2	57,5	74,7	56,7
Si el vehículo se tiene que quedar sin vigilancia	10,6	3,4	4,5	1,2	7,4	1,3
Para ir a pillar mas droga	8,5	6,8	0,3	0,4	7,4	0
Si no hay transporte publico	26,6	26,1	10,9	15,5	12,6	13,4
Nunca estaría dispuesto a correr el riesgo	14,6	25	34,3	44	28,4	49,7
Para seguir la fiesta en otro sitio	18,1	12,5	3,5	3,6	5,3	2,6
Si no hay nadie que me pueda llevar	35,7	34,1	12,4	16,7	20	17,2

8.1.2.3. Tipo de vía en el que se arriesgarían a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas

El tipo de vía en el que los/as jóvenes mayoritariamente se arriesgarían a conducir es en las calles de su pueblo, con un 26,3% de los/as jóvenes. También relacionado con el ámbito rural, un 23% de los/as jóvenes conduciría en un carretera secundaria con poco trafico. En tercer lugar, conducirían en las calles de un barrio de su ciudad, con un 19,6% de los casos. Un 17,9% de los/as jóvenes conducirían en una autovía con poco tráfico. Seguidamente, un 11,4% no conduciría en ninguna vía. Por último un 3,4% conduciría en una autovía con mucho tráfico y en la misma proporción conducirían en una carretera secundaria con mucho tráfico (ver Tabla 53).

En cuanto al estilo de conducción y el tipo de vía en el que conducirían si hubiesen consumido alcohol u otras drogas, solamente un 32,8% de los conductores con drogas, no conducirían en “ninguna vía”, frente al 68,3% de los conductores son drogas y el 67,1% de los no conductores (ver Tabla 54).

En todos los tipos de vía presentados, son los conductores con drogas, los que presentan mayores porcentajes de intención de conducir en dichas vías. Destaca que un 46,6% de los conductores con drogas conducirían *“en las calles de su pueblo”*, frente 17,1% de los conductores sin drogas y el 19,4% de los no conductores.

Igualmente el 37,6% de los conductores con drogas conduciría *“en una carretera secundaria con poco tráfico”*, frente al 16% de los conductores sin drogas y el 19% de los no conductores.

También resulta llamativo que un 9% de los conductores con drogas tenga la intención de conducir *“en una autovía con mucho tráfico”*, tras haber consumido alcohol u otro tipo de drogas, frente al 0,9% de los conductores sin drogas y el 1,6% de los no conductores.

En cuanto a las diferencias de género y la intención de conducta en diferentes tipos de vía, los hombres conductores con drogas conducirían, en mayor proporción que las mujeres en todas las opciones presentadas, excepto en la opción *“ninguna vía”* con un 40,9% de las mujeres, frente a un 29,2% de los hombres. Así, la mayores diferencias, las encontramos en las opciones: *“autovía con poco tráfico”* con un 26,7% de los hombres, frente a un 13,6% de las mujeres; *“calles de mi pueblo”*, con un 50% de los hombres, frente a un 38,6% de las mujeres; *“calles de mi barrio”*, con un 40,1% de los hombres, frente a un 27,3% de las mujeres; *“calles del centro de mi ciudad”*, con un 29,2% de los hombres, frente a un 14,8% de las mujeres (ver Tabla 55).

Sin embargo, dentro del grupo de conductores sin drogas, las mujeres puntúan ligeramente superior que los hombres en las alternativas *“carretera secundaria con poco tráfico”*, *“calles de mi pueblo”* y *“calles del centro de mi ciudad”*.

En el grupo de no conductores, son los hombres los que más se arriesgarían a conducir en los diferentes tipos de vías, excepto en la opción *“calles de mi pueblo”*, con un 13,8% de los hombres, frente a un 22,8% de las mujeres; y en la opción *“ninguna vía”*, con un 57,4% de los hombres y un 72,8% de las mujeres.

Tabla 53. Intención de conducta en situaciones de riesgo

Tipo de vía en los que conducirías si hubieses consumido alcohol u otras drogas		
Variable (*)	N	%
En una autovía con mucho tráfico (998)	34	3,4
En una autovía con poco tráfico (997)	178	17,9
En una carretera secundaria con mucho tráfico (998)	34	3,4
En una carretera secundaria con poco tráfico (998)	230	23,0
En las calles de mi pueblo (998)	262	26,3
En las calles de un barrio de mi ciudad (998)	196	19,6
En ninguna (998)	114	11,4

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 54. Intención de conducta en situaciones de riesgo en función del estilo de conducción

Tipo de vía en los que conducirías si hubieses consumido alcohol u otras drogas			
Variable	Conductores con alcohol u otras drogas	Conductores sin drogas	No conductores
	%	%	%
Autovía con mucho tráfico	9	0,9	1,6
Autovía con poco tráfico	22,8	13,6	19,9
Carretera secundaria con mucho tráfico	8,3	1,3	1,6
Carretera secundaria con poco tráfico	37,6	16	19
Calles de mi pueblo	46,6	17,1	19,4
Calles de un barrio de mi ciudad	36,2	12,7	13,1
Calles del centro de mi ciudad	25,2	6,1	5,2
Ninguna vía	32,8	68,3	67,1

Tabla 55. Intención de conducta en situaciones de riesgo en función del estilo de conducción y el género

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%	%	%
Autovía con mucho tráfico	11,9	2,3	1,5	0,4	3,2	0,6
Autovía con poco tráfico	26,7	13,6	16,9	10,9	25,5	16,6
Carretera secundaria con mucho tráfico	9,9	4,5	1,5	1,2	2,1	1,3
Carretera secundaria con poco tráfico	39,1	34,1	14,9	17,2	22,3	17,1
Calles de mi pueblo	50	38,6	12,9	18,8	13,8	22,8
Calles de un barrio de mi ciudad	40,1	27,3	12,9	12,5	16	11,4
Calles del centro de mi ciudad	29,7	14,8	4,5	7,4	7,4	3,8
Ninguna vía	29,2	40,9	69,7	67,7	57,4	72,8

8.1.3. CONOCIMIENTOS

8.1.3.1. Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas en general

Los efectos que los/as jóvenes creen que tiene el alcohol en mayor medida, son la *“disminución de los reflejos”* en un 91,6% de los casos, *“errores de estimación de la distancia y de la velocidad”* en un 89,6% de los casos, *“perturbación de la visión”* en un 88,1%, *“disminución del campo visual”* en un 83,8%, *“movimientos menos precisos”* en un 81,1%, *“somnia”* en un 70,3% de los casos y *“aumento del tiempo de reacción”* en un 70% de los casos (ver Tabla 56).

En cuanto a los efectos de la cocaína, los/as jóvenes puntúan en mayor medida la *“sensación de euforia y nerviosismo”* en un 82,9% de los casos, la *“sobrealimentación de la capacidad”* en un 74% de los casos, la *“exageración de movimientos”* en un 72,7%, la *“distorsión de la realidad”* en un 70% de los casos, *“errores de estimación de la distancia y de la velocidad”* en un 59% de los casos y *“alucinaciones perceptivas”* en un 57,2% de los casos (ver Tabla 57).

Con respecto a la marihuana, los efectos que principalmente destacan los/as jóvenes es el de la *“somnia”* con un 76,1% de los casos, la *“disminución de los reflejos”* con un 74% de los casos, los *“movimientos menos precisos”* en un 72,4% de los casos, la *“disminución del campo visual”* en un 61,2% de los casos, los *“errores de estimación de la distancia y la velocidad”* en un 74% de los casos, y el *“aumento del tiempo de reacción”* en un 59,9% de los casos (ver Tabla 58).

Los efectos principales que los/as jóvenes atribuyen al éxtasis son las *“alucinaciones perceptivas”* en un 81% de los casos, *“distorsión de la realidad”* un 78%, *“sensación de euforia y nerviosismo”* 76,3%, *“exageración de movimientos”* 70,7%, *“disminución de los reflejos”* un 60,6% y *“sobrealimentación de la capacidad”* un 60,3% (ver Tabla 59).

En cuanto a los conocimientos que tienen los/as jóvenes sobre los efectos del alcohol en general, en función del estilo de conducción, encontramos grandes diferencias de opinión de los conductores con drogas respecto a los conductores sin drogas y los no conductores, fundamentalmente en aquellos de los efectos constatados del alcohol y que mayoritariamente intervienen en la accidentalidad (ver Tabla 60).

En primer lugar nos encontramos con el efecto de *“perturbación de la visión”*, tan sólo el 35% de los conductores con drogas cree que es un efecto del alcohol, frente al 89,1% de los conductores sin drogas y el 83,7% de los no conductores.

El efecto de *“aumento del tiempo de reacción”* es considerado por el 42,4% de los conductores con drogas, frente al 72,8% de los conductores sin drogas, y los no conductores acercan posiciones en esta cuestión a los conductores con drogas, así el 57,1% de los no conductores opina que es un efecto del alcohol.

Una de las diferencias más importantes la encontramos con respecto a efecto de *“somnolencia”*, solamente un 14,5% de los conductores con drogas opina que es un efecto del alcohol, frente al 69,3% de los conductores sin drogas y el 68,7% de los no conductores.

En esta misma línea, aparece otro resultado destacable en relación al efecto de *“disminución del campo visual”*, donde solamente un 32,2% de los conductores con drogas opina que es un efecto que provoca el alcohol, frente al 84,2% de los conductores sin drogas y el 79% de los no conductores, siendo igual que en el caso anteriormente mencionado, uno de los principales efectos del alcohol asociado a la accidentalidad.

Otro efecto es el de *“errores de estimación de la distancia y la velocidad”* que sólo es considerado como un efecto del alcohol por el 54,8% de los conductores con drogas, frente al 91,2% de los conductores con drogas y el 84,9% de los no conductores.

Un 49,8% de los conductores con drogas opina que la *“disminución de los reflejos”* es uno de los efectos del alcohol, frente al 92,1% de los conductores sin drogas y el 86,5% de los no conductores.

Finalmente, respecto al último de los efectos importantes del alcohol, los *“movimientos menos precisos”*, sólo el 43,1% de los conductores con drogas cree que sea un efecto, frente al 83,3% de los conductores sin drogas y el 71,8% de los no conductores.

Asímismo, vuelven a aparecer diferencias entre los conductores con drogas y los otros dos grupos, en los efectos menos importantes del alcohol, en aquellos que no son considerados efectos de ésta sustancia y en aquellos que no se asocian tan claramente a la accidentalidad de las personas, como la *“distorsión de la realidad”*, las *“alucinaciones perceptivas”*, la *“sobreevaluación de la capacidad”*, la *“sensación de euforia y nerviosismo”* y la *“exageración de movimientos”*. En este caso sorprendentemente son los conductores con drogas los que muestran tasas mayores de afirmación de dichos efectos.

Un 67,8% de los conductores con drogas cree que un efecto del alcohol es la “*distorsión de la realidad*”, frente al 55,3% de los conductores sin drogas y el 50,8% de los no conductores.

Respecto a las “*alucinaciones perceptivas*”, un 50,5% de los conductores con drogas cree que es un efecto del alcohol, frente al 19,1% de los conductores sin drogas y el 21% de los no conductores.

El 78,8% de los conductores con drogas cree que la “*sobrevaloración de la capacidad*” es un efecto del alcohol, frente al 69,3% de los conductores sin drogas y el 58,7% de los no conductores.

En cuanto a la “*sensación de euforia y nerviosismo*” el 88% de los conductores con drogas cree que es un efecto del alcohol, frente al 44,1% de los conductores sin drogas y el 38,1% de los no conductores.

Finalmente, la “*exageración de movimientos*” es considerada como un efecto del alcohol por el 78,1% de los conductores con drogas, frente al 48,2% de los conductores sin drogas y el 42,9% de los no conductores.

En cuanto a los conocimientos sobre los efectos de la cocaína, la marihuana y el éxtasis no se aprecian las diferencias tan importantes como las halladas en el caso del alcohol, entre conductores con drogas, conductores sin drogas y no conductores.

Tabla 56. Conocimientos sobre los efectos del alcohol

Efectos del alcohol		
Variable (*)	N	%
Perturbación de la visión (1003)	884	88,1
Distorsión de la realidad (1002)	568	56,7
Aumento del tiempo de reacción (1002)	701	70,0
Somnolencia (1001)	704	70,3
Alucinaciones perceptivas (1001)	204	20,4
Sobrevaloración de la capacidad (1002)	674	67,3
Disminución del campo visual (1002)	840	83,8
Errores de estimación de la distancia y de la velocidad (1002)	898	89,6
Disminución de los reflejos (1002)	918	91,6
Sensación de euforia y nerviosismo (1001)	446	44,6
Exageración de movimientos (1002)	487	48,6
Movimientos menos precisos (1002)	813	81,1

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 57. Conocimientos sobre los efectos de la cocaína

Efectos de la Cocaína		
Variable (*)	N	%
Perturbación de la visión (974)	413	42,4
Distorsión de la realidad (974)	682	70,0
Aumento del tiempo de reacción (974)	455	46,7
Somnolencia (974)	171	17,6
Alucinaciones perceptivas (974)	557	57,2
Sobrevaloración de la capacidad (974)	721	74,0
Disminución del campo visual (974)	415	42,6
Errores de estimación de la distancia y de la velocidad (974)	575	59,0
Disminución de los reflejos (973)	524	53,9
Sensación de euforia y nerviosismo (974)	803	82,4
Exageración de movimientos (974)	708	72,7
Movimientos menos precisos (974)	453	46,5

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 58. Conocimientos sobre los efectos de la marihuana

Efectos de la Marihuana		
Variable (*)	N	%
Perturbación de la visión (972)	525	54,0
Distorsión de la realidad (973)	582	59,8
Aumento del tiempo de reacción (973)	583	59,9
Somnolencia (973)	740	76,1
Alucinaciones perceptivas (973)	462	47,5
Sobrevaloración de la capacidad (973)	354	36,4
Disminución del campo visual (973)	595	61,2
Errores de estimación de la distancia y de la velocidad (973)	594	61,0
Disminución de los reflejos (973)	720	74,0
Sensación de euforia y nerviosismo (974)	248	25,5
Exageración de movimientos (973)	286	29,4
Movimientos menos precisos (974)	705	72,4

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 59. Conocimientos sobre los efectos del éxtasis

Efectos del éxtasis		
Variable (*)	N	%
Perturbación de la visión (961)	539	56,1
Distorsión de la realidad (960)	751	78,2
Aumento del tiempo de reacción (960)	447	46,6
Somnolencia (960)	211	22,0
Alucinaciones perceptivas (959)	777	81,0
Sobrevaloración de la capacidad (960)	579	60,3
Disminución del campo visual (960)	477	49,7
Errores de estimación de la distancia y de la velocidad (960)	564	58,8
Disminución de los reflejos (960)	582	60,6
Sensación de euforia y nerviosismo (960)	732	76,3
Exageración de movimientos (960)	679	70,7
Movimientos menos precisos (957)	485	50,7

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 60. Conocimientos sobre los efectos del alcohol en función del estilo de conducción

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas	Conductores sin drogas	No conductores
	%	%	%
Perturbación de la visión	35	89,1	83,7
Distorsión de la realidad	67,8	55,3	50,8
Aumento del tiempo de reacción	42,4	72,8	57,1
Somnolencia	14,5	69,3	68,7
Alucinaciones perceptivas	50,5	19,1	21
Sobrevaloración de la capacidad	78,8	69,3	58,7
Disminución del campo visual	32,2	84,2	79
Errores de estimación de la distancia y velocidad	54,8	91,2	84,9
Disminución de reflejos	49,8	92,1	86,5
Sensación de euforia o nerviosismo	88	44,1	38,1
Exageración de movimientos	78,1	48,2	42,9
Movimientos menos precisos	43,1	83,3	71,8

8.1.3.2. Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas en la conducción de vehículos.

Cuando les preguntamos a los/as jóvenes sobre cuáles creen que son los principales efectos de los diferentes tipos de sustancias en la conducción de vehículos, como causantes de accidentes de tráfico, nos encontramos que respecto al alcohol, los tres efectos que aparecen en mayor número de veces, independientemente del orden de importancia, son *“disminución de los reflejos”*, apareciendo en mayor medida este factor en tercera posición, con un 44,8% de los casos; *“perturbación de la visión”*, apareciendo este factor en mayor medida en primera posición con un 75,1% de los casos; y *“aumento del tiempo de reacción”*, apareciendo este factor en mayor medida en primera posición en un 38,2% de los casos (ver Tabla 61).

Si tenemos en cuenta el orden de importancia, en el que aparecen los diferentes efectos, encontramos que los tres efectos más importantes que aparecen en la primera posición en orden de importancia para el alcohol son la *“perturbación de la visión”*, *“aumento del tiempo de reacción”* y *“somnolencia”*. En la segunda posición los tres efectos más importantes son la *“disminución de los reflejos”*, *“somnolencia”* y *“aumento del tiempo de reacción”*. En tercera posición, los tres efectos más importantes son *“disminución de los reflejos”*, *“errores de estimación de la distancia y de la velocidad”* y *“movimientos menos precisos”*.

Los/as jóvenes creen que los tres efectos principales de la cocaína en la conducción de vehículos que aparecen en mayor número son *“sensación de euforia y nerviosismo”*, apareciendo este factor fundamentalmente en segundo lugar en un 37,5% de los casos; *“sobreevaluación de la capacidad”*, apareciendo este factor fundamentalmente en primer lugar en un 43,2% de los casos; y *“distorsión de la realidad”*, este factor aparece en primer lugar de importancia en el 52,8% de los casos (ver Tabla 62).

Los tres efectos más importantes de la cocaína sobre la conducción de vehículos que aparecen en primera posición son *“distorsión de la realidad”*, *“sobreevaluación de la capacidad”* y *“sensación de euforia y nerviosismo”*. Los tres efectos más importantes que aparecen en segundo lugar son *“sensación de euforia y nerviosismo”*, *“sobreevaluación capacidad”* y *“alucinaciones perceptivas”*. Los tres efectos más importantes en tercera posición son *“sensación de euforia y nerviosismo”*, *“exageración de movimientos”* y *“sobreevaluación de la capacidad”*.

Los principales efectos de la marihuana en la conducción según los/as jóvenes, son “*somnolencia*”, apareciendo en primer lugar en un 49,6% de los casos; “*disminución de los reflejos*”, apareciendo básicamente en tercer lugar con un 46,4% de los casos; y “*aumento del tiempo de reacción*”, apareciendo básicamente en primer lugar en un 46,3% de los casos (ver Tabla 63).

Si tenemos en cuenta el orden en el que aparecen cada uno de los efectos, nos encontramos que los tres efectos más importantes de la marihuana que aparecen en primera posición son “*somnolencia*”, “*perturbación de la visión*” y “*aumento del tiempo de reacción*”. Los tres efectos más importantes que aparecen en segundo lugar son “*somnolencia*”, “*disminución de los reflejos*” y “*aumento del tiempo de reacción*”. Los tres efectos más importantes en la tercera posición son “*disminución de los reflejos*”, “*movimientos menos precisos*” y “*errores de estimación de la distancia y de la velocidad*”.

Por último, los tres efectos principales sobre la conducción asociados al éxtasis son “*alucinaciones perceptivas*”, apareciendo este factor básicamente en segundo lugar en un 46,8% de los casos; “*distorsión de la realidad*”, apareciendo en primer lugar en un 58,2% de los casos; y “*sensación de euforia y nerviosismo*”, apareciendo en tercer lugar en un 39,7% de los casos (ver Tabla 64).

Teniendo en cuenta el orden de aparición de cada uno de los efectos, podemos decir que los tres efectos más importantes que aparecen en primera posición para el éxtasis son “*distorsión de la realidad*”, “*perturbación visión*” y “*alucinaciones perceptivas*”. Los tres efectos más importantes en la segunda posición son “*alucinaciones perceptivas*”, “*sensación de euforia y nerviosismo*”, y “*distorsión de la realidad*”. Finalmente los tres factores más importantes que aparecen en la tercera posición son “*sensación de euforia y nerviosismo*”, “*exageración de movimientos*” y “*disminución de los reflejos*”.

Tabla 61. Conocimientos sobre los efectos del alcohol en la conducción de vehículos.

Efectos del alcohol						
Variable (*)	Primero		Segundo		Tercero	
	N	%	N	%	N	%
Perturbación de la visión (417)	313	75,1	49	11,8	54	12,9
Distorsión de la realidad (99)	33	33,0	50	49,0	16	16,0
Aumento del tiempo de reacción (349)	134	38,2	130	37,0	85	24,2
Somnolencia (322)	126	38,9	133	41,1	63	19,4
Alucinaciones perceptivas (25)	5	20,0	10	40,0	10	40,0
Sobrevaloración de la capacidad (142)	44	30,6	46	32,0	52	36,1
Disminución del campo visual (254)	44	17,2	119	46,7	90	35,3
Errores de estimación de la distancia y de la velocidad (316)	75	23,6	115	36,2	126	39,6
Disminución de los reflejos (462)	90	19,4	164	35,3	208	44,8
Sensación de euforia y nerviosismo (44)	7	15,9	17	38,6	20	45,5
Exageración de movimientos (29)	5	15,6	5	15,6	19	62,2
Movimientos menos precisos (158)	14	8,6	30	18,7	114	71,5

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 62. Conocimientos sobre los efectos de la cocaína en la conducción de vehículos.

Efectos de la cocaína						
Variable (*)	Primero		Segundo		Tercero	
	N	%	N	%	N	%
Perturbación de la visión (140)	90	64,3	22	15,7	28	20,0
Distorsión de la realidad (322)	170	52,8	80	24,8	72	22,4
Aumento del tiempo de reacción (163)	62	38,0	64	39,3	37	22,7
Somnolencia (61)	33	54,1	18	29,5	10	16,4
Alucinaciones perceptivas (220)	71	32,3	103	46,8	46	20,9
Sobrevaloración de la capacidad (338)	146	43,2	105	31,1	87	25,7
Disminución del campo visual (98)	19	19,4	46	46,9	33	33,7
Errores de estimación de la distancia y de la velocidad (211)	43	20,4	88	41,7	80	37,9
Disminución de los reflejos (184)	42	22,8	59	32,1	83	45,1
Sensación de euforia y nerviosismo (357)	104	29,1	134	37,5	119	33,3
Exageración de movimientos (202)	31	15,3	54	26,7	117	57,9
Movimientos menos precisos (87)	13	14,9	23	26,4	51	58,6

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 63. Conocimientos sobre los efectos de la marihuana en la conducción.

Efectos de la marihuana						
Variable (*)	Primero		Segundo		Tercero	
	N	%	N	%	N	%
Perturbación de la visión (199)	141	70,9	33	16,6	25	12,6
Distorsión de la realidad (180)	81	45,0	67	37,2	32	17,8
Aumento del tiempo de reacción (283)	131	46,3	91	32,2	61	21,6
Somnolencia (433)	215	49,6	145	33,4	73	16,9
Alucinaciones perceptivas (118)	35	29,7	47	39,8	36	30,5
Sobrevaloración de la capacidad (102)	24	23,5	41	40,5	37	36,3
Disminución del campo visual (173)	28	16,2	82	47,4	63	36,4
Errores de estimación de la distancia y de la velocidad (194)	36	18,6	73	37,6	85	43,8
Disminución de los reflejos (366)	76	20,8	120	32,8	170	46,4
Sensación de euforia y nerviosismo (59)	14	23,7	21	35,6	24	40,7
Exageración de movimientos (41)	6	14,6	14	34,1	21	51,2
Movimientos menos precisos (231)	29	12,6	59	25,5	143	61,9

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 64. Conocimientos sobre los efectos del éxtasis en la conducción de vehículos.

Efectos del éxtasis						
Variable (*)	Primero		Segundo		Tercero	
	N	%	N	%	N	%
Perturbación de la visión (187)	123	65,8	26	13,9	38	20,3
Distorsión de la realidad (325)	189	58,2	82	25,2	54	16,6
Aumento del tiempo de reacción (144)	65	45,1	44	30,6	35	24,3
Somnolencia (77)	27	35,1	30	39,0	20	26,0
Alucinaciones perceptivas (346)	115	33,2	162	46,8	69	46,8
Sobrevaloración de la capacidad (192)	68	35,4	69	35,9	55	28,6
Disminución del campo visual (95)	30	31,6	36	37,9	29	30,5
Errores de estimación de la distancia y de la velocidad (192)	68	35,4	69	35,9	55	28,6
Disminución de los reflejos (193)	37	19,2	78	40,4	78	40,4
Sensación de euforia y nerviosismo (287)	75	26,1	98	34,1	114	39,7
Exageración de movimientos (192)	26	13,5	55	28,6	111	57,8
Movimientos menos precisos (110)	16	14,5	27	24,5	67	60,9

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

8.1.4. ACTITUDES FRENTE A LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS

En relación con las actitudes y creencias de la juventud frente a la conducción bajo los efectos del alcohol, se les preguntó si ellos consideraban este hecho como “*desagradable*”, con lo que estaban totalmente de acuerdo el 43,5% de los chicos y el 54,9% de las chicas, no apareciendo diferencias por grupos de edades, y siendo el grupo que se muestra totalmente de acuerdo el que presenta menor riesgo con la conducción de automóviles bajo los efectos del alcohol (ver Tablas 65, 66 y 67).

Cuando se les sugiere si “*conducir bebido es un acto responsable*” el 76,0% de los hombres y el 87,3% de las mujeres están totalmente en desacuerdo, distribuyéndose las frecuencias en función de las edades en el 72,0% entre los/as jóvenes de 14 a 18 años, 82,0% en los de 19 a 23 años y el 85,5% en los de 24 a 28 años, no existiendo asociación con la conducción de automóviles bajo los efectos del alcohol.

En cuanto a si se considera el acto como un hecho “*inteligente*”, la mayoría de los/as jóvenes (77,2% de los chicos y 90,1% de las chicas) están totalmente en desacuerdo, presentando esta creencia el 77,7% de los/as jóvenes de 14 a 18 años, el 88,4% de los de 19 a 23 años y el 84,5% de los de 24 a 28 años. No se han observado asociaciones con la creencia que se tenga con el hecho y la conducción bajo los efectos del alcohol.

Ante la idea de si conducir bajo los efectos del alcohol es considerado como “*peligroso*” o “*malo*”, encontramos que los chicos se muestran totalmente de acuerdo en el 80,8% y 65,3% de los casos respectivamente frente a los porcentajes de las chicas que son del 89,0% y 74,3%. En función de la edad son los chicos de 19 a 23 años los que están en mayor proporción totalmente de acuerdo con la peligrosidad de conducir bajo los efectos del alcohol (89,0%), no existiendo diferencias entre los grupos cuando se trata de ver si el acto se considera como malo. En ninguno de los casos se han encontrado asociaciones con el hecho de conducir bajo los efectos del alcohol.

En sentido opuesto, la mayor parte de los entrevistados, está totalmente en desacuerdo con que conducir tras haber consumido alcohol es “*divertido*” y “*seguro*”, (45,9% y 73,6% respectivamente en el caso de los chicos y 67,3% y 83,9% en el caso de las chicas). Para las dos ideas se observa una mayor proporción de jóvenes totalmente en desacuerdo a medida que aumenta la edad. Por otro lado, se observa que son los/as jóvenes que están totalmente en desacuerdo con que conducir bajo los efectos del alcohol sea algo divertido los que tienen menor riesgo de conducir en estas circunstancias, presentando un riesgo

del 74% menor que los que están totalmente de acuerdo. En el caso de la creencia de que conducir bebido es seguro, no se han hallado asociaciones con el hecho de conducir bebido.

Cuando se plantea si conducir bajo los efectos del alcohol es considerado como un acto “irresponsable”, “estúpido” o “aburrido”, en el caso de los chicos, se muestran totalmente de acuerdo el 70,8% y 58,9% para los dos primeros conceptos, mientras que el 52,1% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con el hecho de que sea un acto aburrido. En el caso de las chicas las proporciones son del 82,5%, 72,3% y 55,3% para cada uno de ellos. En función de la edad, las proporciones más altas en el desacuerdo se presentan en el grupo de 19 a 23 años, no existiendo diferencias cuando se valora si el hecho es aburrido. En cuanto a la asociación con la conducción bajo los efectos del alcohol, no se ha encontrado ningún tipo de relación cuando se valora el hecho como irresponsable, sin embargo sí se puede afirmar que el riesgo de conducir bebido es menor entre aquellos que están totalmente de acuerdo con que es un hecho estúpido, mientras que entre los que se declaran bastante en desacuerdo con que es aburrido el riesgo de conducir bebido es mayor.

Por último, ante la idea de que conducir bajo los efectos del alcohol sea “agradable” o “bueno” se posicionaron como totalmente de acuerdo el 49,2% y el 69,5% de los hombres respectivamente para cada uno de los conceptos y el 68,8% y 83,3% en el caso de las chicas. Siendo en todos ellos el grupo de edad intermedia el que se muestra más en desacuerdo.

Con respecto a la asociación con la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas, no se han encontrado asociaciones cuando se valora si el hecho es o no bueno, mientras que ante la posibilidad de que se considere como algo agradable, los/as jóvenes que están totalmente en desacuerdo tienen cerca de un 70% menos riesgo de conducir bebido que los que están totalmente de acuerdo.

Tabla 65. Actitudes frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol por edad.

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Desagradable (1007)											
De 14 a 18 años	17	5,0	13	3,9	90	26,7	68	20,2	149	44,2	0,135
De 19 a 23 años	7	2,1	14	4,3	71	21,1	69	20,5	176	52,2	
De 24 a 28 años	7	2,1	9	2,7	82	24,6	65	19,5	170	51,1	
TOTAL	31	3,1	36	3,6	243	24,1	202	20,1	495	49,2	
Responsable (1005)											
De 14 a 18 años	242	72,0	33	9,8	17	5,1	16	4,8	28	8,3	< 0,001
De 19 a 23 años	294	87,2	25	7,4	7	2,1	4	1,2	7	2,1	
De 24 a 28 años	294	85,5	27	8,1	10	3,0	5	1,5	6	1,8	
TOTAL	820	81,6	85	8,5	34	3,4	25	2,5	41	4,1	
Inteligente (1003)											
De 14 a 18 años	262	77,7	34	10,1	27	8,0	9	2,7	5	1,5	0,005
De 19 a 23 años	298	88,4	25	7,4	10	3,0	3	0,9	1	0,3	
De 24 a 28 años	278	84,5	31	9,4	10	3,0	5	1,5	5	1,5	
TOTAL	838	83,5	90	9,0	47	4,7	17	1,7	11	1,1	
Peligroso (1005)											
De 14 a 18 años	9	2,7	6	1,8	14	4,2	34	10,1	273	81,3	0,008
De 19 a 23 años	2	0,6	6	1,8	6	1,8	23	6,8	299	89,0	
De 24 a 28 años	2	0,6	2	0,6	7	2,1	42	12,6	280	84,1	
TOTAL	13	1,3	14	1,4	27	2,7	99	9,9	852	84,8	
Malo (1005)											
De 14 a 18 años	12	3,6	14	4,2	34	10,1	57	17,0	219	65,2	0,079
De 19 a 23 años	9	2,7	8	2,4	19	5,6	48	14,2	253	75,1	
De 24 a 28 años	13	3,9	7	2,1	20	6,0	63	19,0	229	69,0	
TOTAL	34	3,4	29	2,9	73	7,3	168	16,7	701	69,8	
Divertido (1005)											
De 14 a 18 años	159	47,2	59	17,5	66	19,6	28	8,3	25	7,4	< 0,001
De 19 a 23 años	202	59,9	53	15,7	49	14,5	26	7,7	7	2,1	
De 24 a 28 años	207	62,5	54	16,3	46	13,9	15	4,5	9	2,7	
TOTAL	568	56,5	166	16,6	161	16,0	69	6,9	41	4,1	
Seguro (1002)											
De 14 a 18 años	245	73,4	43	12,9	20	6,0	10	3,0	16	4,8	0,044
De 19 a 23 años	275	81,6	32	9,5	12	3,6	4	1,2	14	4,2	
De 24 a 28 años	268	81,0	32	9,7	8	2,4	3	0,9	20	6,0	
TOTAL	788	78,6	107	10,7	40	4,0	17	1,7	50	5,0	
Irresponsable (1006)											
De 14 a 18 años	36	10,7	16	4,8	24	7,1	31	9,2	229	68,2	< 0,001
De 19 a 23 años	15	4,5	3	0,9	7	2,1	26	7,7	286	84,9	
De 24 a 28 años	20	6,0	8	2,4	10	3,0	40	12,0	255	76,6	
TOTAL	71	7,1	27	2,7	41	4,0	97	9,6	770	76,5	
Estúpido (1004)											
De 14 a 18 años	31	9,2	25	7,7	56	16,6	36	10,7	188	55,8	< 0,001
De 19 a 23 años	30	8,9	11	3,3	15	4,5	41	12,2	239	71,1	
De 24 a 28 años	23	6,9	10	3,0	19	5,7	48	14,5	231	69,5	
TOTAL	84	8,4	47	4,7	90	9,0	125	12,5	658	65,6	
Aburrido (1004)											
De 14 a 18 años	73	21,7	37	11,0	167	49,6	15	4,5	45	13,4	0,348
De 19 a 23 años	63	18,8	41	12,2	186	55,4	18	5,4	28	8,3	
De 24 a 28 años	59	17,8	31	9,4	187	56,5	14	4,2	40	12,1	
TOTAL	195	19,4	109	10,9	540	53,8	47	4,7	113	11,3	
Agradable (1004)											
De 14 a 18 años	170	50,6	58	17,3	69	20,5	21	6,3	18	5,4	0,001
De 19 a 23 años	213	63,2	43	12,8	62	18,4	113	3,9	6	1,8	
De 24 a 28 años	208	62,8	41	12,4	69	20,8	9	2,7	4	1,2	
TOTAL	591	58,9	142	14,2	200	19,9	43	4,3	28	2,8	
Bueno (1004)											
De 14 a 18 años	224	66,5	46	13,6	38	11,3	13	3,9	16	4,7	< 0,001
De 19 a 23 años	277	82,4	34	10,1	20	6,0	2	0,6	3	0,9	
De 24 a 28 años	265	80,1	31	9,4	22	6,6	6	1,8	7	2,1	
TOTAL	766	76,3	111	11,1	80	8,0	21	2,1	26	2,6	

Tabla 66. Actitudes frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol por género.

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Desagradable (1005)											
Hombre	22	4,3	18	3,6	141	27,9	105	20,8	220	43,5	0,001
Mujer	9	1,8	18	3,6	101	20,2	97	19,4	274	54,9	
TOTAL	31	3,1	36	3,6	242	24,1	202	20,1	494	49,2	
Responsable (1003)											
Hombre	384	76,0	57	11,3	29	5,7	16	3,2	19	3,8	< 0,001
Mujer	435	87,3	28	5,6	4	0,8	9	1,8	22	4,4	
TOTAL	819	81,7	85	8,5	33	3,3	25	2,5	41	4,1	
Inteligente (1001)											
Hombre	389	77,2	63	12,5	37	7,3	8	1,6	7	1,4	< 0,001
Mujer	448	90,1	27	5,4	9	1,8	9	1,8	4	0,8	
TOTAL	837	83,6	90	9,0	46	4,6	17	1,7	11	1,1	
Peligroso (1003)											
Hombre	7	1,4	9	1,8	19	3,8	62	12,3	408	80,8	0,006
Mujer	6	1,2	5	1,0	7	1,4	37	7,4	443	89,0	
TOTAL	13	1,3	14	1,4	26	2,6	99	9,9	851	84,8	
Malo (1003)											
Hombre	15	3,0	17	3,4	44	8,7	99	19,6	330	65,3	0,014
Mujer	19	3,8	12	2,4	28	5,6	69	13,9	370	74,3	
TOTAL	34	3,4	29	2,9	72	7,2	168	16,7	700	69,8	
Divertido (1003)											
Hombre	232	45,9	93	18,4	110	21,8	45	8,9	25	5,0	< 0,001
Mujer	335	67,3	73	14,7	50	10,0	24	4,8	16	3,2	
TOTAL	567	56,5	166	16,6	160	16,0	69	6,9	41	4,1	
Seguro (1000)											
Hombre	371	73,6	68	13,5	30	6,0	13	2,6	22	4,4	< 0,001
Mujer	416	83,9	39	7,9	9	1,8	4	0,8	28	5,6	
TOTAL	787	78,7	107	10,7	39	3,9	17	1,7	50	5,0	
Irresponsable (1004)											
Hombre	37	7,3	18	3,6	28	5,5	65	12,8	358	70,8	< 0,001
Mujer	34	6,8	9	1,8	12	2,4	32	6,4	411	82,5	
TOTAL	71	7,1	27	2,7	40	4,0	97	9,7	769	76,6	
Estúpido (1002)											
Hombre	44	8,7	28	5,6	61	12,1	74	14,7	297	58,9	< 0,001
Mujer	40	8,0	19	3,8	28	5,6	51	10,2	360	72,3	
TOTAL	84	8,4	47	4,7	89	8,9	125	12,5	657	65,6	
Aburrido (1002)											
Hombre	92	18,2	71	14,1	263	52,1	27	5,3	52	10,3	0,014
Mujer	103	20,7	38	7,6	275	55,3	20	4,0	61	12,3	
TOTAL	195	11,3	109	10,9	538	53,7	47	4,7	113	11,3	
Agradable (1002)											
Hombre	249	49,2	77	15,2	128	25,3	31	6,1	21	4,2	< 0,001
Mujer	341	68,8	65	13,1	71	14,3	12	2,4	7	1,4	
TOTAL	590	58,9	142	14,2	199	19,9	43	4,3	28	2,8	
Bueno (1002)											
Hombre	351	69,5	69	13,7	49	9,7	16	3,2	20	4,0	< 0,001
Mujer	414	83,3	42	8,5	30	6,0	5	1,0	6	1,2	
TOTAL	765	76,3	111	11,1	79	7,9	21	2,1	26	2,6	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 67. Asociación entre las actitudes frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas

Variable (*)Conducir bajo los efectos del alcohol es:	Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas				OR	IC 95%	Valor P
	No		Sí				
	N	%	N	%			
Desagradable (750)							
Totalmente en desacuerdo	8	71,4	16	66,7	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	16	51,3	13	44,8	0,406	0,13 – 1,24	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	100	54,3	84	45,7	0,420	0,17 – 1,03	
Bastante de acuerdo	80	55,2	76	48,7	0,475	0,19 – 1,17	
Totalmente de acuerdo	255	33,3	102	28,6	0,200	0,08 – 0,48	
Responsable (750)							
Totalmente en desacuerdo	391	63,6	224	36,4	0,990	0,46 – 2,11	0,026
Bastante en desacuerdo	31	48,4	33	51,6	1,839	0,75 – 4,47	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	43,5	13	56,5	2,245	0,74 – 6,81	
Bastante de acuerdo	8	44,4	10	55,6	2,159	0,66 – 7,09	
Totalmente de acuerdo	19	63,3	11	36,7	1		
Inteligente (747)							
Totalmente en desacuerdo	398	64,0	224	36,0	0,563	0,11 – 2,81	0,005
Bastante en desacuerdo	37	49,3	38	50,7	1,027	0,19 – 5,41	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	14	38,9	22	61,1	1,571	0,28 – 8,91	
Bastante de acuerdo	6	75,0	2	25,0	0,333	0,04 – 3,20	
Totalmente de acuerdo	3	50,0	3	50,0	1		
Peligroso (750)							
Totalmente en desacuerdo	6	66,7	3	33,3	1		0,007
Bastante en desacuerdo	4	50,0	4	50,0	2,000	0,28 – 14,19	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	38,9	11	61,1	3,143	0,59 – 16,85	
Bastante de acuerdo	35	45,5	42	54,4	2,400	0,56 – 10,30	
Totalmente de acuerdo	407	63,8	231	36,2	1,135	0,28 – 4,58	
Malo (749)							
Totalmente en desacuerdo	18	64,3	10	35,7	1		0,001
Bastante en desacuerdo	12	54,5	10	45,5	1,500	0,47 – 4,69	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	27	49,1	28	50,9	1,867	0,73 – 4,76	
Bastante de acuerdo	61	47,3	68	52,7	2,007	0,86 – 4,68	
Totalmente de acuerdo	340	66,0	175	34,0	0,926	0,42 – 2,05	
Divertido (749)							
Totalmente en desacuerdo	300	71,9	117	28,1	0,260	0,11 – 0,59	< 0,001
Bastante en desacuerdo	56	47,5	62	52,5	0,738	0,31 – 1,78	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	71	52,6	64	47,4	0,601	0,25 – 1,43	
Bastante de acuerdo	21	38,9	33	61,1	1,048	0,39 – 2,76	
Totalmente de acuerdo	10	40,0	15	60,0	1		
Seguro (747)							
Totalmente en desacuerdo	378	63,5	217	36,5	0,957	0,45 – 1,99	0,004
Bastante en desacuerdo	40	48,8	42	51,2	1,750	0,75 – 4,04	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	37,0	17	63,0	2,833	0,98 – 8,17	
Bastante de acuerdo	9	81,8	2	18,2	0,370	0,06 – 2,01	
Totalmente de acuerdo	20	62,5	12	37,5	1		
Irresponsable (749)							
Totalmente en desacuerdo	28	52,8	25	47,2	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	7	35,0	13	65,0	2,080	0,71 – 6,03	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	16	57,1	12	42,9	0,840	0,33 – 2,11	
Bastante de acuerdo	33	44,0	42	56,0	1,425	0,70 – 2,88	
Totalmente de acuerdo	374	65,3	199	34,7	0,595	0,33 – 1,05	
Estúpido (748)							
Totalmente en desacuerdo	35	54,7	29	45,3	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	15	42,9	20	57,1	1,609	0,70 – 3,69	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	37	52,9	33	47,1	1,076	0,54 – 2,12	
Bastante de acuerdo	44	48,4	47	51,6	1,289	0,67 – 2,45	
Totalmente de acuerdo	328	67,2	160	32,8	0,589	0,35 – 0,99	

Variable (*)Conducir bajo los efectos del alcohol es:	Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas				OR	IC 95%	Valor P
	No	Sí	N	%			
Aburrido (748)							
Totalmente en desacuerdo	82	60,3	54	39,7	1		< 0,001
Bastante en desacuerdo	34	38,6	54	61,4	2,412	1,39 – 4,18	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	271	65,9	140	34,1	0,748	0,53 – 1,17	
Bastante de acuerdo	18	52,9	16	47,1	1,350	0,63 – 2,87	
Totalmente de acuerdo	53	67,1	26	32,9	0,745	0,42 – 1,33	
Agradable (748)							
Totalmente en desacuerdo	304	68,6	139	31,4	0,305	0,12 – 0,76	< 0,001
Bastante en desacuerdo	52	50,5	51	49,5	0,654	0,24 – 1,73	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	79	51,6	74	48,5	0,624	0,24 – 1,61	
Bastante de acuerdo	14	48,3	15	51,7	0,714	0,22 – 2,26	
Totalmente de acuerdo	8	40,0	12	60,0	1		
Bueno (749)							
Totalmente en desacuerdo	371	65,2	198	34,8	0,593	0,23 – 1,48	0,002
Bastante en desacuerdo	42	48,3	46	51,7	1,189	0,44 – 3,21	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	28	46,7	32	53,3	1,270	0,45 – 3,57	
Bastante de acuerdo	6	50,0	6	50,0	1,111	0,26 – 4,71	
Totalmente de acuerdo	10	52,6	9	47,4	1		

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

En general, los/as jóvenes tienen una opinión muy desfavorable con respecto al “consumo de alcohol, cocaína, marihuana o éxtasis y la conducción de vehículos” recogiéndose siempre mayores proporciones entre las chicas que entre los chicos. En el caso del consumo de marihuana no se aprecian diferencias por género. En cuanto a la distribución por edad, se observa que en todos los casos el grupo de los más jóvenes es el que tiende a tener una opinión más favorable con el consumo de sustancias y la posterior conducción.

El análisis mediante regresión logística muestra que en el caso del consumo de alcohol, cocaína o éxtasis y la posterior conducción, son los/as jóvenes que tienen una opinión indistinta al respecto los que presentan mayores riesgos de conducir bebidos o bajo el efecto de otro tipo de drogas.

Cuando lo que se valora es el consumo de marihuana, son los/as jóvenes con una opinión favorable los que presentan el riesgo más alto de conducir bebidos o bajo el efecto de otro tipo de drogas.

Tabla 68. Opinión sobre la conducción bajo el efecto de drogas por edad.

Variable (*)	Muy desfavorable		Desfavorable		Indistinta		Favorable		Muy favorable		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
En general, respecto al consumo de alcohol, si después se va a conducir, tengo una opinión(1004)											
De 14 a 18 años	177	52,8	93	27,8	34	10,1	17	5,1	14	4,2	< 0,001
De 19 a 23 años	224	66,5	88	26,1	15	4,5	6	1,8	4	1,2	
De 24 a 28 años	213	64,2	94	28,3	18	5,4	17	5,1	14	4,2	
TOTAL	614	61,2	275	27,4	67	6,7	27	2,7	21	2,1	
En general, respecto al consumo de cocaína, si después se va a conducir, tengo una opinión.... (1003)											
De 14 a 18 años	212	63,3	61	18,2	42	12,5	21	6,3	17	5,1	0,001
De 19 a 23 años	249	74,1	57	17,0	23	6,8	9	2,7	7	2,1	
De 24 a 28 años	232	69,9	71	21,4	21	6,3	8	2,4	3	0,9	
TOTAL	693	69,1	189	18,9	86	8,6	20	2,0	15	1,5	
En general, respecto al consumo de marihuana, si después se va a conducir, tengo una opinión....(1004)											
De 14 a 18 años	152	45,4	91	27,2	54	16,1	21	6,3	17	5,1	0,001
De 19 a 23 años	181	53,7	97	28,8	43	12,8	9	2,7	7	2,1	
De 24 a 28 años	192	57,8	84	25,3	45	13,6	8	2,4	3	0,9	
TOTAL	525	52,3	272	27,1	142	14,1	38	3,8	27	2,7	
En general, respecto al consumo de éxtasis, si después se va a conducir tengo una opinión(1002)											
De 14 a 18 años	220	65,7	57	17,0	39	11,6	8	2,4	11	3,3	< 0,001
De 19 a 23 años	263	78,5	48	14,3	16	4,8	3	0,9	5	1,5	
De 24 a 28 años	247	74,4	62	18,7	18	5,4	3	0,9	2	0,6	
TOTAL	730	72,9	167	16,7	73	7,3	14	1,4	18	1,8	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 69. Opinión sobre la conducción bajo el efecto de drogas por género.

Variable (*)	Muy desfavorable		Desfavorable		Indistinta		Favorable		Muy favorable		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
En general, respecto al consumo de alcohol, si después se va a conducir, tengo una opinión(1002)											
Hombre	287	57,1	142	28,2	49	9,7	17	3,4	8	1,6	0,001
Mujer	326	65,3	133	26,7	18	3,6	10	2,0	12	2,4	
TOTAL	613	61,2	275	27,4	67	6,7	27	2,7	20	2,0	
En general, respecto al consumo de cocaína, si después se va a conducir, tengo una opinión.... (1001)											
Hombre	316	62,9	105	20,9	65	12,9	7	1,48	9	1,8	< 0,001
Mujer	376	75,4	84	16,8	21	4,2	12	2,4	6	1,2	
TOTAL	692	69,1	189	18,9	86	8,6	19	1,9	15	1,5	
En general, respecto al consumo de marihuana, si después se va a conducir, tengo una opinión....(1002)											
Hombre	246	48,9	139	27,6	76	15,1	25	5,0	17	3,4	0,074
Mujer	276	55,7	133	26,7	65	13,0	13	2,6	10	2,0	
TOTAL	524	52,3	272	27,1	141	14,1	38	3,8	27	2,7	
En general, respecto al consumo de éxtasis, si después se va a conducir tengo una opinión(1000)											
Hombre	339	67,7	100	20,0	46	9,2	7	1,4	9	1,8	0,004
Mujer	390	78,2	66	13,2	27	5,4	7	1,4	9	1,8	
TOTAL	729	72,9	166	16,6	73	7,3	14	1,4	18	1,8	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 70. Asociación entre la opinión sobre la conducción bajo el efecto de drogas factores y la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas

Variable (*)	Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas				OR	IC 95%	Valor P
	No	Sí	N	%			
En general, respecto al consumo de alcohol, si después se va a conducir, tengo una opinión (748)							
Muy desfavorable	318	69,3	141	30,7	2,660	0,58 – 12,04	< 0,001
Desfavorable	100	48,5	106	51,5	6,360	1,38 – 29,12	
Indistinta	19	35,8	34	64,2	10,737	2,17 – 53,11	
Favorable	8	50,0	8	50,0	6,000	1,00 – 35,90	
Muy favorable	12	85,7	2	14,3	1		
En general, respecto al consumo de cocaína, si después se va a conducir, tengo una opinión.... (747)							
Muy desfavorable	346	68,0	163	32,0	1,060	0,32 – 3,49	< 0,001
Desfavorable	71	49,0	74	51,0	2,345	0,69 – 7,95	
Indistinta	24	35,3	44	64,7	4,125	1,15 – 14,81	
Favorable	6	50,0	6	50,0	2,250	0,44 – 11,52	
Muy favorable	9	69,2	4	30,8	1		
En general, respecto al consumo de marihuana, si después se va a conducir, tengo una opinión....(748)							
Muy desfavorable	276	70,8	114	29,2	0,551	0,23 – 1,34	< 0,001
Desfavorable	115	57,5	85	42,5	0,986	0,39 – 2,44	
Indistinta	47	44,3	59	55,7	1,674	0,65 – 4,30	
Favorable	7	22,6	24	77,4	4,571	1,36 – 15,28	
Muy favorable	12	57,1	9	42,9	1		
En general, respecto al consumo de éxtasis, si después se va a conducir tengo una opinión(746)							
Muy desfavorable	351	65,5	185	34,5	1,757	0,47 – 6,46	< 0,001
Desfavorable	66	50,4	65	49,6	3,283	0,86 – 12,47	
Indistinta	23	42,6	31	57,4	4,493	1,11 – 18,19	
Favorable	6	50,0	6	50,0	3,333	0,59 – 18,54	
Muy favorable	10	76,9	3	23,1	1		

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

8.1.5. PROCESOS ATRIBUCIONALES (Locus de control)

Cuando a los/as jóvenes se les pregunta el grado de acuerdo o desacuerdo con la frase “solo de mí y de lo que yo haga depende que pueda tener un accidente de tráfico” nos encontramos que mientras que el 35,4% de los que tienen entre 14 y 18 años están totalmente de acuerdo, el resto se manifiestan fundamentalmente como totalmente en desacuerdo con esta idea (35,6% en los/as jóvenes de 19 a 23 años y 35,2% en los de 24 a 28 años), no habiéndose encontrado diferencias en función del género. Se observa además que son los/as jóvenes que están totalmente de acuerdo con la afirmación los que presentan menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas, siendo este un 53,2% inferior que en los/as jóvenes que están totalmente en desacuerdo (ver Tablas 71, 72 y 73).

En cuanto a la idea de que “el hecho de tener un accidente va a depender de la suerte que tenga”, no se han encontrado diferencias estadísticamente significativas, pudiendo

sólo decir que los que se muestran bastante en desacuerdo son los que presentan menor riesgo de conducción habiendo consumido alcohol u otras drogas.

Tampoco se han encontrado diferencias en función del género cuando se plantea la hipótesis de que *“si tomo precauciones adecuadas puedo evitar tener un accidente de tráfico”*, sí existiendo éstas entre los diferentes grupos de edad en los que se recoge que el 47,6% de los más jóvenes está totalmente de acuerdo, mientras que el 48,5% y el 50,7% de los de 19 a 23 años y de 24 a 28 respectivamente están bastante de acuerdo. Son los/as jóvenes que se manifiestan como totalmente de acuerdo los que tienen menos posibilidades de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

Cuando se les plantea la cuestión de *“sé perfectamente lo que tengo que hacer para evitar un accidente”*, el 38,8% de los/as jóvenes de 14 a 18 años está totalmente de acuerdo, mientras que el resto se muestra bastante de acuerdo (36,9% en los de 18 a 23 años y 37,1% en los de 24 a 28 años). En el análisis por género no se presentan diferencias. En cuanto a la asociación con la conducción, tan sólo en el caso de los que se muestran totalmente de acuerdo la ésta asociación es estadísticamente significativa, siendo el riesgo un 53,6% menor que en aquellos/as jóvenes que están totalmente en desacuerdo.

El 33,1% de los chicos y el 33,4% de las chicas se muestran indiferentes en el primero de los casos y bastante en desacuerdo en el segundo con que *“el hecho de tener un accidente, depende fundamentalmente de lo que hagan otros conductores”*, no encontrándose diferencias significativas según el grupo de edad. Como en el caso anterior tan solo es estadísticamente significativa la asociación de los/as jóvenes que se muestran bastante de acuerdo con la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas, teniendo éstos un riesgo del 50,6% menor que los que están totalmente de acuerdo.

En cuanto al hecho de que tener un accidente no depende de factores propios sino que el joven *“lo tendré haga lo que haga”*, los chicos fundamentalmente no se muestran ni de acuerdo ni en desacuerdo (27,9%), mientras que las chicas están totalmente en desacuerdo (31,3%) o en desacuerdo (31,1%), aumentando el grado de desacuerdo a medida que aumenta la edad del joven. Se observa que en los/as jóvenes que están totalmente en desacuerdo el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas es un 51,7% menor que en los que están totalmente de acuerdo.

Cuando se expone que *“es fácil evitar un accidente de tráfico”*, la mayor parte de los/as jóvenes no están ni de acuerdo ni en desacuerdo en porcentajes que superan el 30% en todos los grupos de edad. En cuanto al género, no se observan diferencias. En relación a la conducción bajo el efecto del alcohol, los que están de acuerdo con esta idea presentan un 58,6% menos riesgo que los que están totalmente en desacuerdo con ella.

Por último, con respecto al hecho de que *“el tener un accidente depende de la pareja o amigos”*, no se han encontrado diferencias ni por género ni por edad estando la mayoría de la población de estudio totalmente en desacuerdo y no pudiendo considerarse como un factor de riesgo para la conducción tras el consumo de alcohol u otras sustancias.

Respecto a la opinión que tienen los/as jóvenes sobre cuales son los factores que más influyen en los accidentes de tráfico, un 38,9% cree que el *“exceso de velocidad”* es el factor principal (ver Tabla 74).

Ahora bien, si unimos el *“consumo de alcohol”*, con un 32,4%, al *“consumo de drogas ilegales”*, con un 8,3%, resultaría que la causa principal de la accidentalidad para los/as jóvenes sería el *“consumo de cualquier tipo de sustancia legal o ilegal”*, con un 40,7% del total.

Un 6% opina que es por *“no respetar las señales de tráfico”*, un 3,1% por *“la agresividad del conductor”* y la misma proporción por *“picarse o echar carreras sin motivo”*; un 2% cree que se debe al *“cansancio del conductor”*; un 1,4% cree que se debe a la *“inexperiencia del conductor”*; un 1,4% cree que el factor principal son *“otros conductores”*; un 1,3% cree que es la suerte el factor determinante; un 1% el *“estado y señalización de las carreteras”*; un 0,3% el estado del vehículo, y en la misma proporción *“hablar por teléfono mientras se conduce”*, y finalmente un 0,1% cree que la razón principal es *“fumar mientras se conduce”*.

En función del estilo de conducción, un 27,5% de los conductores con drogas cree que el *“consumo de alcohol”* es el factor principal responsable de los accidentes de tráfico, frente a un 33,6% de los conductores sin drogas, y el 36,8% de los no conductores. También en lo referente al *“consumo de drogas ilegales”*, solamente un 6,6% de los conductores con drogas cree que sea el factor principal, frente al 7,7% de los conductores sin drogas y el 11,2% de los no conductores (ver Tabla 75).

Las mayores tasas de respuesta, aparecen en relación al factor “exceso de velocidad” en todos los grupos, así un 38,8% de los conductores con drogas cree que éste es el factor principal, un 40% de los conductores sin drogas y un 37,2% de los no conductores.

Resulta llamativo, que un 2,3% de los conductores con drogas crea que el factor principal para tener un accidente de tráfico sea la “suerte”, frente a un 1,1% de los conductores sin drogas y un 0,9% de los no conductores.

En relación a la opinión sobre los factores que más influyen en los accidentes de tráfico, en función del estilo de conducción y el género, son los hombres los que presentan una mayor percepción del riesgo que supone el “consumo de alcohol”, con un 31,8% de los hombres conductores con drogas, frente a un 17,7% de las mujeres conductoras con drogas. También un 40,5% de los hombres conductores sin drogas, opina que el consumo de alcohol es una de las razones fundamentales en la accidentalidad, frente a un 28,6% de las mujeres. Un 40% de los no conductores alude a esta razón, frente a un 35% de las mujeres (ver Tabla 76).

Las mujeres conductoras con drogas y no conductoras opinan que el “consumo de drogas ilegales”, es una de las razones principales en la accidentalidad en mayor medida que los hombres, no ocurre igual en el caso de los conductores sin drogas, así son los hombres los que presentan mayores tasas de respuesta.

En todos los grupos son las mujeres las que opinan, en mayor medida que los hombres, que el “exceso de velocidad” es una de las razones que más influyen en los accidentes de tráfico.

Además también en todos los grupos son los hombres los que creen en mayor medida que las mujeres que la “suerte” es una de las razones que influyen en la accidentalidad de las personas.

Tabla 71. Procesos atribucionales por edad.

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Sólo de mí y de lo que yo haga depende que											
 pueda tener un accidente de tráfico (1008)											
De 14 a 18 años	51	15,2	69	20,5	47	14,0	50	14,9	119	35,4	< 0,001
De 19 a 23 años	120	35,6	109	32,3	35	10,4	44	13,1	29	8,6	
De 24 a 28 años	125	35,2	118	35,2	33	9,9	40	11,9	19	5,7	
TOTAL	296	29,4	296	29,4	115	11,4	134	13,3	167	16,6	
Que tenga o no un accidente de tráfico va a depender											
de la suerte que tenga; a unos/as les toca u otros/as no (1009)											
De 14 a 18 años	80	23,7	95	28,2	82	24,3	53	15,7	27	8,0	0,057
De 19 a 23 años	79	23,4	110	32,6	87	25,8	51	15,1	10	3,0	
De 24 a 28 años	92	27,5	98	29,3	81	24,2	54	16,1	10	3,0	
TOTAL	251	24,9	303	30,0	250	24,8	158	15,7	47	4,7	
Si tomo las precauciones adecuadas puedo											
evitar tener un accidente de tráfico(1006)											
De 14 a 18 años	6	1,8	15	4,5	26	7,8	128	38,2	160	47,8	< 0,001
De 19 a 23 años	11	3,3	26	7,7	38	11,3	163	48,5	98	29,2	
De 24 a 28 años	17	5,1	40	11,9	42	12,5	170	50,7	66	19,7	
TOTAL	34	3,4	81	8,1	106	10,5	461	45,8	324	32,2	
Sé perfectamente lo que tengo que hacer para evitar tener un accidente de tráfico(1005)											
De 14 a 18 años	9	2,7	23	6,9	60	17,9	113	33,7	130	38,8	< 0,001
De 19 a 23 años	10	3,0	54	16,1	89	26,9	124	36,9	59	17,6	
De 24 a 28 años	25	7,5	46	13,8	99	29,6	124	37,1	40	12,0	
TOTAL	44	4,4	123	12,3	248	24,7	361	35,9	229	22,8	
Que tenga o no un accidente de tráfico depende fundamentalmente de lo que hagan otros conductores(0,174)											
De 14 a 18 años	32	9,5	80	23,7	121	35,9	81	24,0	23	6,8	0,174
De 19 a 23 años	36	10,7	105	31,2	98	29,1	85	25,2	13	3,9	
De 24 a 28 años	37	11,0	100	29,9	103	30,7	83	24,8	12	3,6	
TOTAL	105	10,4	285	28,3	322	31,9	249	24,7	48	4,8	
Si lo tengo que tener (accidente) lo tendré, haga lo que haga (1006)											
De 14 a 18 años	88	26,2	80	23,8	98	29,2	38	11,3	32	9,5	0,008
De 19 a 23 años	92	27,4	112	33,3	74	22,0	35	10,4	23	6,8	
De 24 a 28 años	114	34,1	88	26,3	84	25,1	34	10,2	14	4,2	
TOTAL	294	29,2	280	27,8	256	25,5	107	10,7	69	6,9	
Es fácil evitar un accidente de tráfico (1006)											
De 14 a 18 años	43	12,8	72	21,5	122	36,4	65	19,4	33	9,9	0,029
De 19 a 23 años	48	14,2	83	24,6	117	34,7	72	21,4	17	5,0	
De 24 a 28 años	39	11,7	94	28,1	120	35,9	70	21,0	11	3,3	
TOTAL	130	12,9	249	24,9	359	35,7	207	20,6	61	6,1	
Que tenga o no un accidente de tráfico depende de mi pareja o mis amigos (1007)											
De 14 a 18 años	134	39,9	91	27,1	78	23,2	25	7,4	8	2,4	0,078
De 19 a 23 años	162	48,2	95	28,3	63	18,8	14	4,2	2	0,6	
De 24 a 28 años	158	47,2	87	26,0	69	20,6	19	5,7	2	0,6	
TOTAL	454	45,1	273	27,1	210	20,9	57	5,8	12	1,2	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 72. Procesos atribucionales por género.

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Sólo de mí y de lo que yo haga depende que											
pueda tener un accidente de tráfico (1006)											
Hombre	147	29,1	144	28,5	53	10,5	78	15,4	84	16,6	0,301
Mujer	148	29,6	152	30,4	62	12,4	55	11,0	83	16,6	
TOTAL	295	29,3	296	29,4	115	11,4	133	13,2	167	16,6	
Que tenga o no un accidente de tráfico va a depender											
de la suerte que tenga; a unos/as les toca u otros/as no (1007)											
Hombre	112	22,1	147	29,0	133	26,2	89	17,6	26	5,1	0,157
Mujer	137	27,4	155	31,0	118	23,6	69	13,8	21	4,2	
TOTAL	249	24,7	302	30,0	251	24,9	158	15,7	47	4,7	
Si tomo las precauciones adecuadas puedo											
evitar tener un accidente de tráfico(1004)											
Hombre	20	4,0	39	7,7	61	12,1	229	45,3	156	30,9	0,362
Mujer	14	2,8	42	8,4	44	8,8	231	46,3	168	33,7	
TOTAL	34	3,4	81	8,1	105	10,5	460	45,8	324	32,3	
Sé perfectamente lo que tengo que hacer para evitar tener un accidente de tráfico(1004)											
Hombre	20	4,0	60	11,9	134	26,5	183	36,2	108	21,4	0,628
Mujer	24	4,8	63	12,6	114	22,8	179	35,9	119	23,8	
TOTAL	44	4,4	123	12,3	248	24,7	362	36,1	227	22,6	
Que tenga o no un accidente de tráfico depende fundamentalmente de lo que hagan otros conductores (1007)											
Hombre	45	8,9	118	23,3	168	33,1	142	28,0	34	6,7	< 0,001
Mujer	60	12,0	167	33,4	153	30,6	105	21,0	15	3,0	
TOTAL	105	10,4	285	28,3	321	31,9	247	24,5	49	4,9	
Si lo tengo que tener (accidente) lo tendré, haga lo que haga (1004)											
Hombre	136	26,9	124	24,6	141	27,9	59	11,7	45	8,9	0,006
Mujer	156	31,3	155	31,1	115	23,0	48	9,6	25	5,0	
TOTAL	292	29,1	279	27,8	256	25,5	107	10,7	70	7,0	
Es fácil evitar un accidente de tráfico (1005)											
Hombre	68	13,5	120	23,8	174	34,5	106	21,0	37	7,3	0,425
Mujer	62	12,4	129	25,8	185	37,0	100	20,0	24	4,8	
TOTAL	130	12,9	249	25,7	359	35,7	206	20,5	61	6,1	
Que tenga o no un accidente de tráfico depende de mi pareja o mis amigos (1005)											
Hombre	227	45,0	138	27,3	106	21,0	27	5,3	7	1,4	0,971
Mujer	226	45,2	135	27,0	104	20,8	30	6,0	5	1,0	
TOTAL	453	45,1	273	27,2	210	20,9	57	5,7	12	1,2	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 73. Asociación entre los procesos atribucionales y la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas.

Variable (*)	No		Sí		OR	IC 95%	Valor P
	N	%	N	%			
Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas							
Sólo de mí y de lo que yo haga depende que							
pueda tener un accidente de tráfico (749)							
Totalmente en desacuerdo	128	53,3	112	46,7	1		0,016
Bastante en desacuerdo	140	62,2	85	37,8	0,694	0,47 – 1,00	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	51	67,1	25	32,9	0,560	0,32 – 0,96	
Bastante de acuerdo	56	61,5	35	38,5	0,714	0,43 – 1,16	
Totalmente de acuerdo	83	70,9	34	29,1	0,468	0,29 – 0,75	
Que tenga o no un accidente de tráfico va a depender							
de la suerte que tenga; a unos/as les toca u otros/as no (750)							
Totalmente en desacuerdo	108	57,8	79	42,2	0,512	0,24 – 1,07	0,086
Bastante en desacuerdo	143	64,1	80	35,9	0,392	0,19 – 0,81	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	117	63,9	66	36,1	0,395	0,19 – 0,83	
Bastante de acuerdo	77	62,6	46	37,4	0,418	0,19 – 0,91	
Totalmente de acuerdo	14	41,2	20	58,8	1		
Si tomo las precauciones adecuadas puedo							
evitar tener un accidente de tráfico(748)							
Totalmente en desacuerdo	11	42,3	15	57,7	1		0,002
Bastante en desacuerdo	34	52,3	31	47,7	0,669	0,26 – 1,67	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	38	52,8	34	47,2	0,656	0,26 – 1,62	
Bastante de acuerdo	212	59,9	142	40,1	0,491	0,22 – 1,10	
Totalmente de acuerdo	163	70,6	68	29,4	0,306	0,13 – 0,70	
Sé perfectamente lo que tengo que hacer para evitar tener un accidente de tráfico(748)							
Totalmente en desacuerdo	18	48,6	19	51,4	1		0,052
Bastante en desacuerdo	49	51,6	46	48,4	0,889	0,41 – 1,90	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	112	59,9	75	40,1	0,634	0,31 – 1,29	
Bastante de acuerdo	177	63,9	100	36,1	0,535	0,27 – 1,07	
Totalmente de acuerdo	102	67,1	50	32,9	0,464	0,22 – 0,97	
Que tenga o no un accidente de tráfico depende fundamentalmente de lo que hagan otros conductores(750)							
Totalmente en desacuerdo	46	59,7	31	40,3	0,640	0,29 – 1,39	0,349
Bastante en desacuerdo	129	61,4	81	38,6	0,597	0,30 – 1,18	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	142	59,9	95	40,1	0,636	0,32 – 1,25	
Bastante de acuerdo	123	65,8	64	34,2	0,494	0,24 – 0,99	
Totalmente de acuerdo	19	48,7	20	51,3	1		
Si lo tengo que tener (accidente) lo tendré, haga lo que haga (748)							
Totalmente en desacuerdo	146	66,4	74	33,6	0,488	0,26 – 0,89	0,145
Bastante en desacuerdo	125	61,6	78	38,4	0,601	0,32 – 1,10	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	113	60,1	75	39,9	0,639	0,34 – 1,17	
Bastante de acuerdo	47	56,0	37	44,0	0,758	0,38 – 1,51	
Totalmente de acuerdo	26	49,1	27	50,9	1		
Es fácil evitar un accidente de tráfico (748)							
Totalmente en desacuerdo	52	51,5	49	48,5	1		0,020
Bastante en desacuerdo	118	58,7	83	41,3	0,745	0,46 – 1,20	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	154	60,6	100	39,4	0,686	0,43 – 1,09	
Bastante de acuerdo	105	71,9	41	28,1	0,414	0,24 – 0,71	
Totalmente de acuerdo	28	60,9	18	39,1	0,682	0,34 – 1,39	
Que tenga o no un accidente de tráfico depende de mi pareja o mis amigos (749)							
Totalmente en desacuerdo	219	62,2	133	37,8	0,810	0,17 – 3,67	0,327
Bastante en desacuerdo	117	58,5	83	41,5	0,946	0,21 – 4,33	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	103	65,2	55	34,8	0,712	0,15 – 3,29	
Bastante de acuerdo	15	46,9	17	53,1	1,511	0,29 – 7,87	
Totalmente de acuerdo	4	57,1	3	42,9	1		

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 74. Opinión sobre los factores que más influyen en los accidentes de tráfico

FACTORES QUE MÁS INFLUYEN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO		
Variable	N	%
Consumo de alcohol	283	32,4
Consumo de drogas ilegales	72	8,3
Exceso de velocidad	339	38,9
Picarse o echar carreras sin motivo	27	3,1
Agresividad del conductor	27	3,1
Inexperiencia del conductor	12	1,4
Cansancio del conductor	17	2,0
No respetar las señales de tráfico	52	6,0
Estado y señalización de las carreteras	9	1,0
Estado del vehículo	3	0,3
Hablar por teléfono mientras se conduce	3	0,3
Fumar mientras se conduce	1	0,1
La suerte	11	1,3
Otros conductores	12	1,4
Total	868	100

Tabla 75. Opinión sobre los factores que más influyen en los accidentes de tráfico en función del estilo de conducción

FACTORES QUE MÁS INFLUYEN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO			
Variable	Conductores con alcohol u otras drogas	Conductores sin drogas	No conductores
	%	%	%
Consumo de alcohol	27,5	33,6	36,8
Consumo de drogas ilegales	6,6	7,7	11,2
Exceso de velocidad	38,8	40	37,2
Picarse o echar carrera sin motivo	4,3	2,3	3,1
Agresividad	3,5	3,1	2,7
Inexperiencia del conductor	3,1	0,8	0,4
Cansancio del conductor	3,5	0,8	2,2
No respetar las señales del tráfico	8,1	6,9	2,2
Estado y señalización de las carreteras	1,2	1,3	0,4
Estado del vehículo	0,4	0,5	0
Hablar por teléfono mientras se conduce	0	0,5	0,4
Fumar mientras se conduce	0	0	0,4
Suerte	2,3	1,1	0,9
Otros conductores	0,8	1,5	1,8

Tabla 76. Opinión sobre los factores que más influyen en los accidentes de tráfico en función del estilo de conducción y el género

FACTORES QUE MÁS INFLUYEN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO						
	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>		<u>Conductores sin drogas</u>		<u>No conductores</u>	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Variable	%	%	%	%	%	%
Consumo de alcohol	31,8	17,7	40,5	28,6	40	35
Consumo de drogas ilegales	5	10,1	9,2	6,6	7,5	13,3
Exceso de velocidad	37,4	41,8	27,6	48,9	32,5	39,9
Picarse o echar carrera sin motivo	3,4	6,3	0,6	3,5	1,3	4,2
Agresividad	2,8	5,1	4,9	1,8	6,3	0,7
Inexperiencia del conductor	1,9	5,1	1,8	0	1,3	0
Cansancio del conductor	3,8	1,3	1,2	0,4	1,3	2,8
No respetar las señales del tráfico	6,7	8,9	8,6	5,7	1,3	2,8
Estado y señalización de las carreteras	1	1,3	1,2	1,3	1,3	0
Estado del vehículo	0,5	0	0,6	0,4	0	0
Hablar por teléfono mientras se conduce	0	0	0,6	0,4	1,3	0,
Fumar mientras se conduce	0	0	0	0	0	0,7
Suerte	2,4	1,3	1,2	0,9	2,5	0
Otros conductores	0,5	1,3	1,8	1,3	3,8	0,7

8.1.6. PERCEPCIÓN DEL RIESGO

La percepción de riesgo se ha medido preguntándoles a los/as jóvenes cuál es el riesgo que ellos consideran que pueden tener una serie de prácticas a la hora de sufrir un accidente.

En este contexto, el 51,4% de los chicos y el 53,9% de las chicas creen que el hecho de “conducir habiendo bebido 2 cervezas o 2 copas de vino” implica un riesgo bajo a la hora de sufrir un accidente de tráfico, distribuyéndose los porcentajes por grupos de edades en 47,9% para el grupo de 14 a 19 años, 54,8% para el de 19 a 23 y 55,3% para el de 24 a 28 años. En ninguno de los casos, se han encontrado asociaciones de las creencias sobre el consumo de cerveza y la posibilidad de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas (ver Tablas 77, 78 y 79).

Por otro lado, el 39,3% de los chicos y el 41,5% de las chicas creen que “conducir habiendo bebido 2 copas de licor (ron, whisky, ginebra, etc.)”, tiene un riesgo medio a la hora de sufrir un accidente de circulación siendo el grupo que más tiene esta percepción el de 19 a 23 años (43,5%). Tampoco en este caso existe asociación con la posibilidad de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

En cuanto a “conducir habiendo tomado una pastilla (pirula)” el 42,3% de los chicos y el 48,4% de las chicas consideran que tiene un riesgo alto y también en este escenario, es el grupo de 19 a 23 años (46,5%) el que tiene una mayor percepción de peligro que el resto. Tomando como referencia los chicos que consideran que tomar pastillas y conducir tiene un riesgo máximo, se observa que aquellos que creen que el riesgo es medio tienen 2,07 veces más riesgo de conducir tras el consumo de alcohol, y los que consideran que no tiene ningún riesgo tienen 4,14 más posibilidades de conducir bebidos o bajo la influencia e otras drogas, que los primeros.

“Conducir habiendo fumado un “canuto de hachis o marihuana” es considerado de riesgo medio por el 26,5% de jóvenes de entre 14 a 18 años, el 32,7% de los de 19 a 23 y el 33,2% de los de 24 a 28 años, no existiendo diferencias por géneros. Respecto a la asociación con la conducción, se observa que aquellos que piensan que el fumar marihuana o hachís no tiene ningún riesgo y los que consideran que el riesgo es bajo tienen 3,71 y 2,02 veces más riesgo respectivamente de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas que los que creen que el riesgo es máximo.

El 36,1% de los chicos creen tener un riesgo alto, mientras que el 44,9% de las chicas creen que es máximo cuando conducen habiendo esnifado una raya de cocaína. El análisis por grupos de edad muestra que todos los grupos consideran mayoritariamente que el riesgo es máximo, siendo mayores los porcentajes en el grupo de 14 a 18 años (42,3%) y en el de 24 a 28 años (39,9%). Por otro lado, se observa que son los/as jóvenes que creen que la practica entraña un bajo riesgo a la hora de sufrir accidentes los que presentan mayores probabilidades de conducir bebidos o bajo la influencia de otras drogas, siendo éstas 11,63 veces superiores que las de los/as jóvenes que piensan que conducir tras esnifar cocaína implica un riesgo máximo a la hora de sufrir un accidente.

Finalmente, prácticamente todos los/as jóvenes coinciden en que “tomar refrescos sin alcohol y conducir” no entraña ningún riesgo para la conducción, no existiendo asociación con la conducción tras consumir alcohol u otras drogas.

Un 78,9% de los/as jóvenes cree que no tendría un accidente de tráfico por lo que hace, y un 21,1% cree que sí lo tendría (ver Tabla 80).

Los/as jóvenes que opinan que podrían tener un accidente de tráfico creen que lo tendrían, en la mayoría de los casos, porque *“consumen alcohol u otro tipo de drogas”*. Un 26,4% cree que tendrán un accidente porque *“no se puede controlar todo”*. Un 14,4% *“no responde a la pregunta”*. Un 6,3% cree que se debe a la falta de respeto por las señalizaciones. Un 4,8% cree que sería por culpa de otra persona (ver Tabla 81).

De esta forma, los factores asociados a un *“locus de control”* externo, *“por culpa de otro”*, y *“no se puede controlar todo”*, representa casi un tercio del total, en un 28,2% de los casos.

Las razones por las que los/as jóvenes no creen que puedan tener un accidente de tráfico son en primer lugar porque no beben, en un 22,6% de los casos, porque *“no conducen”*, en un 22,3% de los casos, porque *“no consumen si van a conducir”* en un 15,3% de los casos, porque *“cuando consumen no conducen”* en un 14% de los casos, *“no responden a la pregunta”* un 11,5% de los/as jóvenes, un 6,3% cree que no lo tendría porque *“toma precauciones”*, un 6% porque *“consume muy poco si va a conducir”*, un 0,9% porque *“no se lleva el coche de marcha”* y la misma proporción porque *“respeto las normas”*, y un 0,1% *“no sabe”* (ver Tabla 82).

En función del estilo de conducción, el 44% de los/as jóvenes que han conducido bajo la influencia de alcohol y otras drogas cree que por lo que hace podría tener un accidente, frente al 11,5% de los/as jóvenes conductores sin drogas y el 12,5% de los/as jóvenes no conductores (ver Tabla 83).

Es destacable que la razón principal por la que los/as jóvenes creen que podrían tener un accidente sea porque *“consumen drogas”*, con una tasa de respuesta del 53,9% de los conductores con drogas, muy similar al que presentan los no conductores, un 48,4%, que a pesar de no conducir aluden al consumo de sustancias como la causa principal para tener un accidente de tráfico por lo que ellos hacen, frente al 31,5% de los conductores sin drogas (ver Tabla 84).

Es interesante que para un 13% de los conductores sin drogas que creen que por lo que hacen pueden tener un accidente, la causa sea por culpa de *“otra persona”*, frente al 1,6% de los conductores con drogas y el 3,2% de los no conductores.

El 56% de los/as jóvenes que han conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas no cree que por lo que hace podría tener un accidente, frente al 88,5% de los/as jóvenes conductores sin drogas y el 87,5% de los/as jóvenes no conductores.

Una de las principales razones por las que los/as jóvenes piensan que no tendrían un accidente de tráfico, es porque *“no consumen drogas si van a conducir”*, encontrándose esta razón en un 15,7% de los conductores con drogas, frente al 20,4% de los conductores sin drogas. Respecto a los no conductores tan sólo un 5,8% de los/as jóvenes, responde esta opción, hecho lógico si tenemos en cuenta que no son conductores.

Relacionada con la anterior, aparece la razón de que *“cuando consume drogas luego no conduce”*, en un 18,7% de los conductores con drogas, un 16,5% de los conductores sin drogas, y un 6,7% de los no conductores.

Resulta sorprendente que en los conductores con drogas, una de las razones principales por las que creen que no tendrían un accidente, es porque *“consumen muy poco si van a conducir”*, presentándose esta opinión en un 15,7% de los/as jóvenes, frente a un 3,7% de los conductores sin drogas y un 3,1% de los no conductores.

Además, un 11,4% de los conductores con drogas, piensa que no tendría un accidente porque *“toma precauciones”*, como utilizar el cinturón de seguridad o guardar la distancia reglamentaria, frente al 5,4 % de los conductores sin drogas y e 4% de los no conductores.

También un 3,6% de los conductores con drogas, cree que no tendría un accidente porque *“respeto las leyes de tráfico”*, frente al 0,2% de los conductores sin drogas, y el 0,4% de los no conductores.

Otra razón importante es la de *“no consumir nunca drogas”*, esta razón se presenta en tan sólo un 9% de los conductores con drogas, frente al 27,5% de los conductores sin drogas y el 23,6% de los no conductores.

Finalmente, respecto a la última de las razones por las que los/as jóvenes creen que no tendrían un accidente, *“no se llevan el coche si salen de marcha”*, tan sólo se presenta en un 0,6% de los conductores con drogas, ligeramente superior, se presenta en el grupo de conductores sin drogas en un 1%, y en un 0,9% de los no conductores.

En función del género, el 48,8% de los/as jóvenes hombres que han conducido bajo la influencia de alcohol y otras drogas cree que por lo que hace podría tener un accidente, frente al 33% de las mujeres. El 13,7% de los/as jóvenes hombres conductores sin drogas cree que por lo que hace podría tener un accidente, frente al 9,7% de las mujeres. El 17,9% de los/as jóvenes hombres no conductores cree que por lo que hace podría tener un accidente, frente al 9,3% de las mujeres (ver Tabla 85).

Dentro de la razón principal por la que los/as jóvenes creen que podrían tener un accidente de tráfico, *“consumen drogas”*, son las mujeres del grupo de conductores con drogas, las que presentan mayores tasas de respuesta, con un 65,5%, frente al 50,5% de los hombres conductores con drogas. Este mismo resultado se encuentra en los/as jóvenes no conductores, donde un 66,7% de las mujeres que creen que pueden tener un accidente, aluden al consumo de drogas como causa principal, frente al 31,3% de los hombres. Sin embargo, en el grupo de los conductores sin drogas los hombres creen, en un 34,5% de los casos que por consumir drogas pueden tener un accidente de tráfico, frente al 28% de las mujeres.

También es llamativo que un 28,3% de los chicos conductores con drogas, piense que la razón por la que pueden tener un accidente sea porque *“escapa a su control”*, frente al 20,7% de las mujeres. Sin embargo, en el grupo de los conductores sin drogas y en el de los no conductores son las mujeres las que presentan mayores tasas en esta respuesta.

El 51,2% de los/as jóvenes hombres que han conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas no cree que por lo que hace podría tener un accidente, frente al 67% de las mujeres. El 86,3% de los/as jóvenes hombres conductores sin drogas no cree que por lo que hace podría tener un accidente, frente al 90,3 % de las mujeres. El 82,1% de los/as jóvenes hombres no conductores no cree que por lo que hace podría tener un accidente, frente al 90,7 % de las mujeres.

En cuanto a las razones por las que los/as jóvenes creen que no tendrían un accidente de tráfico, en función del estilo de conducción y el género, nos encontramos con que, un 20,3% de las mujeres conductoras con drogas, no cree que lo tendría porque *“consume muy poco si va a conducir”*, frente al 13,1% de los hombres. En el grupo de conductores sin drogas y en el de no conductores apenas si se encuentran diferencias en esta razón (ver Tabla 86).

Un 32% de las mujeres conductoras con drogas creen que no tendrían un accidente porque *“cuando consumen drogas luego no conducen”*, frente a un 11,2% de los

hombres. También se aprecian estas mismas diferencias en el grupo de conductores sin drogas, con un 19,8% de las mujeres, frente a un 12% de los hombres. En el grupo de no conductores no se aprecian diferencias por género.

En el 17,8% de los casos, los hombres conductores con drogas, creen que no tendrían un accidente porque *“toman precauciones”*, frente a un 0% de mujeres.

Solamente un 7,5% de los hombres conductores con drogas y un 11,9% de las mujeres *“no consume nunca drogas”*, igualmente en el grupo de no conductores un 15,2% de los hombres no consume nunca drogas, frente a un 28,1% de las mujeres. No ocurre igual en el grupo de conductores sin drogas, donde son los hombres los que argumentan en mayor medida la razón anteriormente aludida, con un 28,6% de los hombres y un 26,7% de las mujeres.

Tabla 77. Percepción de riesgo por edad.

Variable (*)	Ningún riesgo		Riesgo bajo		Riesgo medio		Riesgo alto		Máximo riesgo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Conducir habiendo bebido 2 cervezas o 2 copas de vino (1005)											
De 14 a 18 años	68	20,2	161	47,9	89	26,5	13	3,9	5	1,5	0,004
De 19 a 23 años	45	13,4	184	54,8	87	25,9	18	5,4	2	0,6	
De 24 a 28 años	29	8,7	184	55,3	94	28,2	19	5,7	7	2,1	
TOTAL	142	14,1	529	52,6	270	26,8	50	5,0	14	1,4	
Conducir habiendo bebido 2 copas de licor (ron, whisky, ginebra, etc.)(1005)											
De 14 a 18 años	18	5,4	73	21,7	129	38,4	98	29,2	18	5,4	0,023
De 19 a 23 años	11	3,3	54	16,1	146	43,5	109	32,4	16	4,8	
De 24 a 28 años	3	0,9	60	18,0	130	39,0	118	35,4	22	6,6	
TOTAL	32	3,2	187	18,6	405	40,4	325	32,3	56	5,5	
Conducir habiendo tomado una pastilla ("pirula") (955)											
De 14 a 18 años	8	2,4	11	3,3	58	17,4	154	46,2	102	30,6	0,045
De 19 a 23 años	1	0,3	9	2,7	52	15,6	155	46,5	116	34,6	
De 24 a 28 años	3	0,9	5	1,5	45	13,7	141	42,9	135	41,0	
TOTAL	12	1,2	25	2,5	155	15,5	450	45,3	353	35,4	
Conducir habiendo fumado un "canuto" de hachis o marihuana(1003)											
De 14 a 18 años	33	9,8	86	25,6	89	26,5	95	28,3	33	9,8	0,011
De 19 a 23 años	27	8,0	95	28,3	110	32,7	88	26,2	16	4,8	
De 24 a 28 años	15	4,5	88	26,6	110	33,2	81	24,5	37	11,2	
TOTAL	75	7,5	264	26,4	309	30,8	269	26,9	86	8,5	
Conducir habiendo esnifado una raya de cocaína (997)											
De 14 a 18 años	11	3,3	12	3,6	43	12,8	128	38,1	142	42,3	0,040
De 19 a 23 años	5	1,5	28	8,4	46	13,8	129	38,7	125	37,5	
De 24 a 28 años	6	1,8	32	9,8	51	15,5	108	32,9	131	39,9	
TOTAL	22	2,2	72	7,2	140	14,1	365	36,6	398	39,9	
Conducir habiendo bebido refrescos sin alcohol(1004)											
De 14 a 18 años	307	91,4	7	2,1	2	0,6	2	0,6	18	5,4	< 0,001
De 19 a 23 años	276	82,4	3	0,9	1	0,3	0	0,0	55	16,4	
De 24 a 28 años	270	81,1	7	2,1	4	1,2	4	1,2	48	14,4	
TOTAL	853	84,9	17	1,7	7	0,7	6	0,6	121	12,1	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 78. Percepción de riesgo por género

Variable (*)	Ningún riesgo		Riesgo bajo		Riesgo medio		Riesgo alto		Máximo riesgo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Conducir habiendo bebido 2 cervezas											
o 2 copas de vino (1003)											
Hombre	86	17,1	259	51,4	122	24,2	25	5,0	12	2,4	0,003
Mujer	56	11,2	269	53,9	147	29,5	25	5,0	2	0,4	
TOTAL	142	14,2	528	52,6	269	26,8	50	5,0	14	1,4	
Conducir habiendo bebido 2 copas											
de licor (ron, whisky, ginebra, etc.) (1003)											
Hombre	24	4,8	103	20,4	198	39,3	148	29,4	31	6,2	0,009
Mujer	8	1,6	84	16,8	207	41,5	176	35,3	24	4,8	
TOTAL	32	3,2	187	18,6	405	40,4	324	32,3	55	5,5	
Conducir habiendo tomado una pastilla											
("pirula") (993)											
Hombre	8	1,6	16	3,2	102	20,5	210	42,3	161	32,4	< 0,001
Mujer	4	0,8	9	1,8	52	10,5	240	48,4	191	38,5	
TOTAL	12	1,2	25	2,5	154	15,5	450	45,3	352	35,4	
Conducir habiendo fumado un "canuto"											
de hachis o marihuana(1003)											
Hombre	47	9,3	142	28,2	140	27,8	128	25,4	46	9,1	0,061
Mujer	28	5,6	127	25,5	168	33,7	136	27,3	39	7,8	
TOTAL	75	7,5	264	26,4	308	30,8	269	26,9	85	8,5	
Conducir habiendo esnifado una raya											
de cocaína (995)											
Hombre	17	3,4	48	9,6	79	15,9	180	36,1	174	34,9	< 0,001
Mujer	5	1,0	24	4,8	61	12,3	184	37,0	223	44,9	
TOTAL	22	2,2	72	7,2	140	14,1	364	36,6	397	39,9	
Conducir habiendo bebido refrescos											
sin alcohol(1002)											
Hombre	410	81,5	12	2,4	6	1,2	3	0,6	72	14,3	0,018
Mujer	441	88,4	5	1,0	1	0,2	3	0,6	49	9,8	
TOTAL	851	84,9	17	1,7	7	0,7	6	0,6	121	12,1	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 79. Asociación entre la percepción de riesgo y la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas

Variable (*)	<u>Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas</u>				OR	IC 95%	Valor P
	No		Sí				
	N	%	N	%			
Conducir habiendo bebido 2 cervezas							
o 2 copas de vino (750)							
Ningún riesgo	240	38,9	66	61,1	1,179	0,25 – 5,53	< 0,001
Riesgo bajo	240	59,7	162	40,3	0,506	0,11 – 2,29	
Riesgo medio	145	74,4	50	25,6	0,259	0,56 – 1,19	
Riesgo alto	29	78,4	8	21,6	0,207	0,03 – 1,12	
Máximo riesgo	3	42,9	4	57,1	1		
Conducir habiendo bebido 2 copas de licor (ron, whisky, ginebra, etc.)(749)							
Ningún riesgo	3	11,1	24	88,9	28,000	6,67 – 117,53	< 0,001
Riesgo bajo	70	45,5	84	54,5	4,200	1,80 – 9,80	
Riesgo medio	187	62,3	113	37,7	2,115	0,93 - 4,80	
Riesgo alto	171	73,7	61	26,3	1,249	0,54 – 2,88	
Máximo riesgo	28	77,8	8	22,2	1		
Conducir habiendo tomado una pastilla (“pirula”) (740)							
Ningún riesgo	3	33,3	6	66,7	4,145	1,01 – 16,98	0,004
Riesgo bajo	8	47,1	9	52,9	2,331	0,86 – 6,26	
Riesgo medio	64	50,0	64	50,0	2,072	1,34 – 3,20	
Riesgo alto	207	62,5	124	37,5	1,241	0,88 – 1,75	
Máximo riesgo	172	67,5	83	32,5	1		
Conducir habiendo fumado un “canuto” de hachis o marihuana(747)							
Ningún riesgo	22	34,4	42	65,6	3,718	1,74 – 7,92	< 0,001
Riesgo bajo	98	49,0	102	51,0	2,027	1,09 – 3,76	
Riesgo medio	156	67,0	77	33,0	0,961	0,51 – 1,78	
Riesgo alto	145	74,7	49	25,3	0,658	0,34 – 1,24	
Máximo riesgo	37	66,1	19	33,9	1		
Conducir habiendo esnifado una raya de cocaína (741)							
Ningún riesgo	5	29,4	12	70,6	6,537	2,22 – 19,17	< 0,001
Riesgo bajo	11	19,0	47	81,0	11,638	5,73 – 23,60	
Riesgo medio	56	50,5	55	49,5	2,638	1,69 – 4,21	
Riesgo alto	176	64,7	96	35,3	1,486	1,03 – 2,13	
Máximo riesgo	207	73,1	76	26,9	1		
Conducir habiendo bebido refrescos sin alcohol(748)							
Ningún riesgo	398	62,4	240	37,6	0,754	0,48 – 1,17	0,736
Riesgo bajo	6	54,5	5	45,5	1,042	0,29 – 3,66	
Riesgo medio	2	50,0	2	50,0	1,250	0,16 – 9,26	
Riesgo alto	3	60,0	2	37,6	0,833	0,13 – 5,23	
Máximo riesgo	50	55,6	40	44,4	1		

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 80. Opinión sobre la posibilidad de tener un accidente.

¿CREES QUE CON LO QUE HACES PUEDES TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO?		
Variable	N	%
No	796	78,9
Si	213	21,1
Total	1009	100,0

Tabla 81. Opinión de por que sí pueden tener un accidente.

POR QUÉ SÍ PUEDES TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO		
Variable	N	%
No responde	30	14,4
Consumo	100	48,1
No respeto las señalizaciones	13	6,3
Por culpa de otro	10	4,8
No se puede controlar todo	55	26,4
Total	208	100,0

Tabla 82. Opinión de por qué no puedes tener un accidente.

POR QUÉ NO PUEDES TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO		
Variable	N	%
No responde	92	11,5
No consumo si voy a conducir	122	15,3
Consumo muy poco si voy a conducir	48	6,0
Cuando consumo no conduzco	113	14,2
Tomo precauciones	50	6,3
No se	1	0,1
No conduzco	178	22,3
No bebo	180	22,6
Respeto las normas	7	0,9
No llevo el coche de marcha	7	0,9
Total	798	100,0

Tabla 83. Opinión sobre la posibilidad de tener un accidente en función del estilo de conducción

POR QUÉ SÍ PUEDE TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO			
Variable	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>	<u>Conductores sin drogas</u>	<u>No conductores</u>
	%	%	%
No responde la pregunta	11,6	18,5	25,8
Consume drogas	53,9	31,5	48,4
No respeta las señalizaciones de tráfico	6,3	7,4	3,2
Por culpa de otra persona	1,6	13	3,2
Escapa a su control	26,6	29,6	19,3

Tabla 84. Opinión de por que sí pueden tener un accidente en función del estilo de conducción

POR QUÉ NO PUEDE TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO			
Variable	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>	<u>Conductores sin drogas</u>	<u>No conductores</u>
	%	%	%
No responde la pregunta	12	11,5	11,1
No consume drogas si va a conducir	15,7	20,4	5,8
Consume muy poco si va a conducir	15,7	3,7	3,1
Cuando consume drogas luego no conduce	18,7	16,5	6,7
Toma precauciones (cinturón de seguridad, guardar la distancia, etc.)	11,4	5,4	4
No conduce	13,3	13,8	44,4
No consume nunca drogas	9	27,5	23,6
Respeto las leyes del tráfico	3,6	0,2	0,4
No lleva el coche si se va de marcha	0,6	1	0,9

Tabla 85. Opinión sobre la posibilidad de tener un accidente en función del estilo de conducción y el género

POR QUÉ SÍ PUEDE TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO						
Variable	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>		<u>Conductores sin drogas</u>		<u>No conductores</u>	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%	%	%
No responde la pregunta	12,1	10,3	20,7	16	37,5	13,3
Consume drogas	50,5	65,5	34,5	28	31,3	66,7
No respeta las señalizaciones de tráfico	7,1	3,4	10,3	4	6,3	0
Por culpa de otra persona	2	0	10,3	16	6,3	0
Escapa a su control	28,3	20,7	24,1	36	18,8	20

Tabla 86. Razones por las que los/as jóvenes creen que no tendrían un accidente en función del estilo de conducción y el género

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%	%	%
No responde la pregunta	15,9	5,1	17,1	7,3	14	10,3
No consume drogas si va a conducir	15,9	15,3	20	20,7	6,3	5,5
Consume muy poco si va a conducir	13,1	20,3	3,4	3,9	2,5	3,4
Cuando consume drogas luego no conduce	11,2	32,2	12	19,8	6,3	6,8
Toma precauciones (cinturón de seguridad, guardar la distancia, etc.)	17,8	0	5,1	5,6	7,6	2,1
No conduce	14	11,9	12,6	14,7	46,8	43,2
No consume nunca drogas	7,5	11,9	28,6	26,7	15,2	28,1
Respetar las leyes del tráfico	4,7	1,7	0,6	0	0	0
No lleva el coche si se va de marcha	0	1,7	0,6	1,3	1,3	0,7

8.2. FACTORES FACILITADORES

8.2.1. PATRONES DE OCIO Y TIEMPO LIBRE

La actividad más frecuente realizada por los/as jóvenes en su tiempo libre y de ocio en la semana anterior, fue la de *“reunirse con amigos”*, en segundo lugar *“ver TV, video o DVD”*, en un 76,8% de los casos, *“fueron a bares, pubs, discotecas...etc.”*, un 60,7% de los/as jóvenes, *“leyeron, pintaron, realizaron trabajos manuales o escucharon música”* un 58,2% de los/as jóvenes, un 41% *“practicó deporte”*, *“fueron al cine, teatro o conciertos”* un 24,8% de los/as jóvenes, un 18,6% *“realizó excursiones o viajes”*, y finalmente tan sólo un 6,6% *“realizó actividades sociales relacionadas con el barrio, los partidos políticos o asociaciones”* (ver Tabla 87).

Resulta impactante que ni una décima parte de los/as jóvenes realice actividades sociales, dichas actividades podrían ser los medios ideales para fomentar la conducción de vehículos libre de drogas.

También tenemos que tener en cuenta que tres cuartas partes de los/as jóvenes ven TV, video o DVD, convirtiéndose estos medios en las grandes herramientas de intervención que ayuden a paliar la accidentalidad en los/as jóvenes, asociada al consumo de alcohol u otro tipo de drogas.

La media de dinero gastado en las actividades de ocio y tiempo libre en los/as jóvenes es de 34,7% euros, con un mínimo de 0 euros y un máximo de mil euros (ver Tabla 88).

Más de la mitad de los/as jóvenes consumieron alcohol u otro tipo de drogas en el último fin de semana en un 59,7% de los casos frente a un 40,3% de los/as jóvenes que no consumieron ninguna sustancia (ver Tabla 89).

El tipo de sustancia consumida fue en su mayoría *“vino/cerveza”* en un 77,9% de los/as jóvenes que consumieron algo, seguido del consumo de *“licores”* tipo whisky, ron o ginebra, en un 64,9% de los casos la tercera opción más frecuente, es el consumo de *“marihuana o hachís”* con un 23,4% de los casos, seguido del consumo de *“cocaína”* en un 2,8% de los casos, un 2,1% de los/as jóvenes consumió *“otras sustancias”* no especificadas, y finalmente un 1% de los/as jóvenes consumió *“éxtasis”* (ver Tabla 90).

EL 82% de los/as jóvenes salió de marcha en *“ámbito urbano”*, frente a un 18% que lo hizo en *“ámbito rural”* (ver Tabla 91).

Un 58,8% se desplazó menos de tres kilómetros para salir de marcha, frente a un 41,2% que recorrió más de tres kilómetros. La media de kilómetros recorridos en un día de semana para ir de marcha es de 8,9 kilómetros, con un mínimo de 0 kilómetros y un máximo de 300 kilómetros (ver Tablas 92 y 93).

Excepto en el grupo de los conductores con drogas, donde apenas se encuentran diferencias por género, las mujeres presentan un mayor consumo de alcohol, tanto de vino/cerveza como de licores; por el contrario los hombres conductores sin drogas y no conductores presentan un mayor consumo de “cocaína”, “marihuana”, “éxtasis” y “otras sustancias” (ver Tabla 94).

Si realizamos una división en grupos, en función del estilo de conducción, encontramos que dentro de las actividades de ocio y tiempo libre, un 74,2% de los/as jóvenes que han conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas han ido a “bares, pubs o discotecas” la semana pasada, frente a un 56,2% de los conductores sin drogas y el 53,1% de los no conductores (ver Tabla 95).

Por otro lado, son los conductores con drogas los que muestran una mayor actividad deportiva, así, un 48,5% han practicado “deporte” la semana pasada, frente a un 41,2% de los conductores sin drogas y el 32,4% de los no conductores.

Otra diferencia destacable es la de realizar “excursiones y viajes”, un 23,4% de los conductores con drogas responde que sí ha realizado dicha actividad en su tiempo libre la semana pasada, frente al 16,9% de los conductores sin drogas y el 16% de los no conductores.

En cuanto a la realización de actividades caseras como ver “televisión, video o DVD” es en los grupos de no conductores y conductores sin drogas donde se dan mayores proporciones, con un 78,1% de los/as jóvenes no conductores y un 77,7% de los conductores sin drogas, frente a un 73,9% de los conductores con drogas.

Además, otras actividades hogareñas como “leer, pintar, hacer trabajos manuales o escuchar música”, también son realizadas en mayor proporción por los no conductores con un 62,1% de los/as jóvenes, un 57,5% de los conductores sin drogas y un 55,9% de los conductores con drogas.

En general, se aprecia un mayor número de actividad externa, fuera de casa, entre los conductores con drogas que en el resto de los grupos.

El grupo de conductores con drogas se ha gastado en sus actividades de ocio y tiempo libre: 0 euros, el 0,7%; entre 1 y 30 euros, el 54,9%; y más de 30 euros un 44,4%. El grupo de conductores sin drogas se ha gastado en sus actividades de ocio y tiempo libre: 0 euros, el 6,3%; entre 1 y 30 euros, el 71,3%; y más de 30 euros un 22,4%. El grupo de los no conductores se ha gastado en sus actividades de ocio y tiempo libre: 0 euros, el 9%; entre 1 y 30 euros, el 70,3%; y más de 30 euros un 20,7%.

La semana anterior, los conductores con drogas, en su tiempo libre y de ocio, consumieron alguna droga el 84%. Con respecto a la muestra de conductores sin drogas, en su tiempo libre y de ocio de la semana anterior, consumieron alguna droga el 49,5%. Con respecto a la muestra de no conductores, en su tiempo libre y de ocio en la semana anterior, consumieron alguna droga el 50,4%.

El consumo de alcohol, tanto de *“vino/cerveza”* como de *“licores”* más fuertes, es generalizado entre los/as jóvenes de cualquier grupo, siendo ligeramente superior en los conductores con drogas, donde un 82,3% tomaron *“vino/cerveza”* la semana pasada, frente al 73,9% de los conductores sin drogas y el 76,7% de no conductores; además, un 69% de los conductores con drogas tomaron otros *“licores”* como ron, whisky, ginebra, etc., un 63,5% de los conductores sin drogas y un 58,9% de los no conductores (ver Tabla 96).

El consumo de *“marihuana”* es también bastante generalizada, un 32,7% de los conductores con drogas la consumió la semana pasada, frente al 14,3% de los conductores sin drogas y el 22,5% de los no conductores.

Un 4,4% de los conductores con drogas ha consumido *“cocaína”* la semana pasada, frente al 1,3% de los conductores sin drogas y el 2,3% de los no conductores.

Es destacable que el grupo de conductores con drogas muestra mayores tasas de consumo en todas las sustancias presentadas.

El consumo de *“éxtasis”* parece ser bastante minoritario entre los/as jóvenes, ya que tan sólo un 2% de los conductores con drogas lo consumió la semana pasada, un 0,4% de los conductores sin drogas y un 0% de los no conductores.

Hay que prestar atención al grupo de no conductores que en muchas de las sustancias mencionadas, como *“vino/cerveza”*, *“cocaína”* y *“marihuana”*, han realizado consumos mayores incluso que el grupo de los conductores sin drogas.

En cuanto a la distribución por género y el tipo de sustancia consumida en la semana pasada, apenas existen diferencias entre hombres y mujeres, en el grupo de conductores con drogas, sin embargo, sorprende que el consumo de “licores”, tipo ron, whisky, etc., sea superior en mujeres conductoras sin drogas que en hombres, aunque en el resto de las sustancias presentadas, son los hombres de este grupo los más consumidores. Mucho más acentuado se presenta este mismo fenómeno en los no conductores, con mayores consumos de alcohol en las mujeres, mientras que los hombres consumieron más cocaína, marihuana y otro tipo de sustancias.

Tabla 87. Patrón de ocio y tiempo libre.

Actividad realizada en el tiempo de libre y de ocio en la semana pasada		
Variable (*)	N	%
Practicar deporte (1011)	415	41,0
Ver TV, video o DVD (1011)	776	76,8
Ir a bares, pubs, discotecas, etc. (1011)	614	60,7
Ir al cine, teatro, conciertos, etc. (1011)	251	24,8
Leer, pintar, trabajos manuales, escuchar música (1011)	588	58,2
Actividades sociales (Barrio, partidos políticos, asociaciones, etc.) (1011)	67	6,6
Excursiones, viajes, etc. (1011)	188	18,6
Reuniones con amigos (1011)	799	79,0

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 88. Media de euros que gastó en las actividades de ocio y tiempo libre la semana pasada.

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Euros	1010	0	1000	34,7	54,389

Tabla 89. Consumo de alcohol o drogas en el último fin de semana.

¿CONSUMISTE ALCOHOL U OTRAS DROGAS?		
Variable	N	%
No	407	40,3
Si	603	59,7
Total	1010	100,0

Tabla 90. Tipo de alcohol o drogas consumidas en el último fin de semana

¿QUÉ TIPO DE DROGA O ALCOHOL?		
Variable (*)	N	%
Vino / Cerveza (606)	472	77,9
Licores (whisky, ron, ginebra) (606)	393	64,9
Cocaína (606)	17	2,8
Marihuana / Hachis (606)	142	23,4
Éxtasis (606)	6	1,0
Otras	13	2,1

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 91. Lugar donde sale de marcha

ÁMBITO EN EL QUE SALE DE MARCHA		
Variable	N	%
Urbano	822	82,0
Rural	181	18,0

Tabla 92. Distancia que recorre para ir de marcha

Variable	N	%
≤ 3 Km	567	58,8
> 3 Km	398	41,2

Tabla 93. Media de kilómetros que recorre un fin de semana para ir de marcha

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Kilómetros que recorre un fin de semana para ir de marcha	965	0	300	8,9	21,851

Tabla 94. Tipo de alcohol o drogas consumidas en el último fin de semana en función del estilo de conducción y el género.

Variable	¿ QUÉ TIPO DE DROGA O ALCOHOL?					
	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%	%	%
Vino/Cerveza	83,4	79,5	80,2	69,4	25	77,9
Licores (ron, whisky, ginebra, etc.)	69,7	67,1	56,3	68,7	55,8	61
Cocaína	4,6	4,1	3,1	0	3,8	1,3
Marihuana	32,6	32,9	18,8	11,2	25	20,8
Éxtasis	2,9	0	1	0	0	0
Otros	4	2,8	2,1	1,5	1,9	0

Tabla 95. Patrón de ocio y tiempo libre en función del estilo de conducción

Actividad realizada en el tiempo de ocio la semana pasada			
	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>	<u>Conductores sin drogas</u>	<u>No conductores</u>
Variable	%	%	%
Practicar deporte	48,5	41,2	32,4
Ver televisión, video o DVD	73,9	77,7	78,1
Ir a bares, pubs, discotecas	74,2	56,2	53,1
Ir al cine, teatro, conciertos	26,8	23,6	24,6
Leer, pintar, trabajos manuales, escuchar música	55,9	57,5	62,1
Actividades sociales	7,1	5,9	7,4
Excursiones, viajes	23,4	16,9	16
Reunirse con los amigos	79,7	81,1	74,6

Tabla 96. Tipo de alcohol o drogas consumidas en el último fin de semana en función del estilo de conducción

¿QUÉ TIPO DE DROGA O ALCOHOL?			
	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>	<u>Conductores sin drogas</u>	<u>No conductores</u>
Variable	%	%	%
Vino/Cerveza	82,3	73,9	76,7
Licores (ron, whisky, ginebra, etc.)	69	63,5	58,9
Cocaína	4,4	1,3	2,3
Marihuana	32,7	14,3	22,5
Éxtasis	2	0,4	0
Otros	3,2	1,7	0,8

8.2.2. RECURSOS DISPONIBLES E IDENTIFICADOS PARA ACCEDER A LA INFORMACIÓN SOBRE LAS DROGAS Y SUS EFECTOS

En cuanto al lugar donde acudirían para obtener información sobre las drogas y sus efectos, los/as jóvenes no responden en un 24,7% de los casos y un 39,2% no acudiría a “ningún lugar”. El lugar preferido para obtener información, es un “centro especializado” con un 20,8% de los casos, seguido de “Internet” con un 13,2% de los casos. Solamente un 2% de los/as jóvenes acudiría a su casa. Un 0,2% acudiría a una “biblioteca” (ver Tabla 97).

En cuanto a la persona a la que acudirían para obtener información, un 28,1% “no responde” y un 36% no acudiría a “nadie”. Un 14,2% acudiría a “especialistas” como médicos o psicólogos. Como segunda opción acudirían a los “amigos” en un 11,8% de los casos, seguido de a los “padres” en un 7,6% de los casos, y sólo un 2,3% de los casos acudiría “hermanos/as” (ver Tabla 98).

En función del estilo de conducción, a la hora de acudir a un lugar para pedir información sobre las drogas y sus efectos, la gran mayoría no responde o no acudiría a “ningún lugar”. El 22,6% de los conductores sin drogas acudiría a un “centro especializado”, así como un 21,2% de los no conductores, frente a un 17,6% de los conductores con drogas. Por otro lado, los conductores con drogas prefieren acudir a “Internet” para consultar sobre este tema, con 16,9% de los/as jóvenes, frente al 11,9 de los conductores sin drogas y el 11,4% de los no conductores (ver Tabla 99).

Es destacable que en su “casa” acudirían muy pocos jóvenes para tener información sobre este tema, siendo mayor en el grupo de conductores sin drogas con un 3% de los/as jóvenes, un 1,6% de los no conductores y tan sólo el 0,7% de los conductores con drogas.

En cuanto a la persona a la que acudirían para pedir información sobre las drogas y sus efectos, en función del estilo de conducción, nos encontramos con que son los “amigos” los que suponen una mayor fuente de información para los conductores con drogas, frente a un 10,4% de los conductores sin drogas y el 10,9% de los no conductores (ver Tabla 100).

Para los conductores sin drogas y los no conductores sería un “especialista” la persona a la que acudirían mayoritariamente, con un 14,8% en ambos grupos, frente al 12,5% de los conductores con drogas.

En mayor número los conductores sin drogas acudirían a los “padres” con un 9,3%, frente a tan sólo un 5,1% de los conductores con drogas y el 7,4% de los no conductores.

En cuanto al lugar al que acudirían para pedir información de drogas y sus efectos, en función del estilo de conducción y del género, encontramos que son los hombres los que en mayor medida no acudirían a “ningún lugar” para buscar dicha información, en un 43% de los hombres conductores con drogas, frente a un 30,7% de las mujeres; un 40,7% de los hombres conductores sin drogas, frente a un 35,8% de las mujeres; y un 47,9% de los hombres no conductores, frente a un 37,3% de las mujeres. Sin embargo, las mujeres de todos los grupos, acudirían a un “centro especializado” o buscarían información en “Internet”, en mayor medida que los hombres. Un 22,7% de las mujeres conductoras con drogas acudiría a un centro especializado, frente a un 15,5% de los hombres, un 27,2% de las mujeres conductoras sin drogas, frente a un 16,75% de los hombres; y un 21,7% de las mujeres no conductoras, frente a un 20,2% de los hombres. Un 21,6% de las mujeres conductoras con drogas buscaría información en “Internet”, frente a un 15% de los hombres; un 13,6% de las mujeres conductoras sin drogas, frente a un 9,8% de los hombres; y un 12,4% de las mujeres, frente a un 9,6% de los hombres (ver Tabla 101).

En cuanto a la persona a la que acudirían para pedir información sobre drogas en función del estilo de conducción y del género, son las mujeres las que acudirían en mayor medida a “hermanos” y “especialistas”, también a los “padres”, excepto en el grupo de conductores sin drogas cuya tasa es ligeramente superior en hombres. Un 3,2% de las mujeres conductoras con drogas acudiría a los hermanos para pedir información, frente a un 1,9% de los hombres, un 1,6% de las mujeres conductoras sin drogas frente a un 1% de los hombres; y un 5% de las mujeres no conductoras, frente a un 2,1% de los hombres. Un 12,6% de los hombres conductores con drogas y un 12,5% de las mujeres acudiría a un especialista; un 18,3% de las mujeres conductoras sin drogas, frente a un 10,3% de los hombres; y un 16,1% de las mujeres no conductoras, frente a un 12,6% de los hombres. Un 8% de las mujeres conductoras con drogas, acudiría a los padres, frente a un 3,9% de los hombres; un 10,8% de los hombres conductores sin drogas, frente a un 8,2% de las mujeres; y un 9,3% de las mujeres no conductoras, frente a un 4,2% de los hombres. En general, los chicos de todos los grupos, no acudirían “a nadie” en mayor proporción que las chicas, un 38,6% de los hombres conductores con drogas, frente a un 28,4% de las mujeres, un 36,5% de los hombres conductores sin drogas y un 36,6% de las mujeres; y un 46,3% de los hombres no conductores, frente a un 29,2% de las mujeres (ver Tabla 102).

Tabla 97. Lugar al que acudiría para pedir información sobre drogas y sus efectos

Variable (*)	N	%
No responde	249	24,7
Ninguno	396	39,2
Internet	133	13,2
Casa	20	2,0
Centro especializado	210	20,8
Biblioteca	2	0,2
Total	1010	100,0

Tabla 98. Persona a la que acudiría para pedir información sobre drogas y sus efectos

Variable (*)	N	%
No responde	284	28,1
Nadie	364	36,0
Amigos	119	11,8
Padres	77	7,6
Especialistas médicos, psicólogos	143	14,2
Hermanos/as	23	2,3
Total	1010	100,0

Tabla 99. Lugar al que acudiría para pedir información sobre drogas y sus efectos en función del estilo de conducción

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas	Conductores sin drogas	No conductores
	%	%	%
No responde la pregunta	25,4	24,5	23,9
A ningún lugar	39,3	38	41,2
Centro especializado	17,6	22,6	21,2
Buscarían información en Internet	16,9	11,9	11,4
En su casa	0,7	3	1,6

Tabla 100. Persona a la que acudiría para pedir información sobre drogas y sus efectos en función del estilo de conducción

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	%	%	%	%	%	%
No responde la pregunta	29,5		27,6		27,3	
A nadie	35,6		36,5		35,5	
Amigos	14,9		10,4		10,9	
Padres	5,1		9,3		7,4	
Especialistas (psicólogos médicos, orientadores, etc.)	12,5		14,8		14,8	
Hermanos	2,4		1,3		3,9	

Tabla 101. Lugar al que acudiría para pedir información sobre drogas y sus efectos en función del estilo de conducción y el género

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%	%	%
No responde la pregunta	25,6	25	29,9	20,2	19,1	26,7
A ningún lugar	43	30,7	40,7	35,8	47,9	37,3
Centro especializado	15,5	22,7	16,75	27,2	20,2	21,7
Buscarían información en Internet	15	21,6	9,8	13,6	9,6	12,4
En su casa	1	0	2,9	3,1	1,1	1,9
Biblioteca	0	0	0	0	2,1	0

Tabla 102. Persona a la que acudiría para pedir información sobre drogas y sus efectos en función del estilo de conducción y el género

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas		No conductores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%	%	%
No responde la pregunta	29,5	29,5	31	24,9	21,1	31,1
A nadie	38,6	28,4	36,5	36,6	46,3	29,2
Amigos	13,5	18,2	10,3	10,5	13,7	9,3
Padres	3,9	8	10,8	8,2	4,2	9,3
Especialistas (psicólogos médicos, orientadores, etc.)	12,6	12,5	10,3	18,3	12,6	16,1
Hermanos	1,9	3,4	1	1,6	2,1	5

8.2.3. HÁBITO DE HABLAR CON DISTINTAS PERSONAS SOBRE LAS DROGAS

En cuanto a la costumbre que tienen los/as jóvenes de hablar de drogas con otras personas, se observa que en general no es entre ellos una práctica muy extendida. Así, el 43,0% de los/as jóvenes de 14 a 18 años, el 46,6% de los de 19 a 23 y el 52,5% de los de 24 a 28 años confiesan que hablan pocas veces con sus “amigos” de drogas, no existiendo diferencias estadísticamente significativas en función del género. Se aprecia además, que los/as jóvenes que mantienen muchas veces este tipo de conversaciones con los amigos, tienen 7,55 veces más riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas que los que no lo comentan nunca, mientras que en los que sólo hablan algunas veces el riesgo es de unas 4 veces mayor (ver Tablas 103, 104 y 105).

El 37,0% de los/as jóvenes de 14 a 19 años dicen hablar algunas veces con sus “hermanos” sobre drogas, mientras que en los de mayores edades suele hablarse pocas veces (38,3% en los de 19 a 23 años y 40,5% en los de 24 a 28 años). Tampoco en este caso se han observado diferencias por género. En cuanto a la asociación con la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas, puede decirse que los/as jóvenes que hablan muchas veces con sus hermanos sobre drogas, tienen un 1,929 más riesgo de conducir bajo los efectos de éstas que los que no hablan nunca.

Los/as jóvenes dicen haber hablado algunas veces con los “profesionales de la salud” sobre drogas (58,3% los de 14 a 18 años, 53,1% los de 19 a 23 años y 40,1% los de 24 a 28 años), sin haber diferencias en función del género. En este caso, no se encuentra asociación entre el hecho de hablar con médicos o psicólogos de drogas y la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

En cuanto a mantener conversaciones con los padres, se observa que más del 35% de los/as jóvenes declara no hablar nunca de estos temas con su “padre”, sin apreciarse diferencias por género, mientras que el 32,5% de los chicos y el 37,8% de las chicas hablan algunas veces de ello con su “madre”. Por edades, se observa que es el grupo de los más pequeños el que suele tener conversaciones más frecuentes con alguno de sus progenitores y siendo los/as jóvenes que no tienen o no conocen a sus padres o madres los que presentan mayores riesgos de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

El 55,7% de los chicos y el 46,6% de las chicas señalan no hablar nunca de estos temas con sus “profesores”, siendo los/as jóvenes de 24 a 28 años los que menos mantienen

estas conversaciones con ellos. No se ha observado relación con el hecho de conducir tras consumir alcohol u otras drogas.

El 44,3% de los hombres y el 41,1% de las mujeres hablan algunas veces con su “pareja” sobre drogas, y es más frecuente hablar de ello entre los/as jóvenes de 19 a 23 años (53,7%). Puede decirse que a medida que la frecuencia con la que se comentan estos temas con la pareja aumenta, lo hace también el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas, así los que lo hablan algunas veces tienen 3,7 veces más riesgo que los que no hablan nunca, y los que lo hablan muchas veces 6,46 veces más.

La mayoría de los/as jóvenes, no suele hablar nunca con otras personas sobre drogas, no estableciéndose asociación con la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

Tabla 103. Frecuencia con la que se habla de drogas con diferentes personas por edad.

FRECUENCIA CON LA QUE HABLAS DE DROGAS CON LAS SIGUIENTES PERSONAS											
Variable (*)	Nunca		Pocas veces		Algunas veces		Muchas veces		No tengo / No conozco		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Amigos /as (1009)											
De 14 a 18 años	54	16,0	145	43,0	27	8,0	110	32,6	1	0,3	0,044
De 19 a 23 años	61	18,1	157	46,6	12	3,6	106	31,5	1	0,3	
De 24 a 28 años	56	16,7	176	52,5	14	4,2	86	25,7	3	0,9	
TOTAL	53	5,3	171	17,0	478	47,5	302	29,8	5	0,5	
Hermanos /as (1004)											
De 14 a 18 años	80	23,9	92	27,5	124	37,0	20	6,0	18	5,4	< 0,001
De 19 a 23 años	82	24,3	129	38,3	92	27,3	17	5,0	17	5,0	
De 24 a 28 años	73	21,9	135	40,5	67	20,1	36	10,8	22	6,6	
TOTAL	283	28,1	235	23,4	356	35,5	73	7,3	1	1	
Profesionales de la salud (médicos, psicólogos ...) (1005)											
De 14 a 18 años	58	17,3	36	10,7	196	58,3	8	2,4	38	11,3	< 0,001
De 19 a 23 años	93	27,6	29	8,6	179	53,1	1	0,3	35	10,4	
De 24 a 28 años	93	28,0	55	16,6	133	40,1	16	4,8	35	10,5	
TOTAL	508	50,4	244	24,4	120	12,0	25	2,5	108	10,7	
Padre (1004)											
De 14 a 18 años	75	22,3	85	25,2	146	43,3	21	6,2	9	2,7	0,003
De 19 a 23 años	100	29,7	109	32,3	105	31,2	11	3,3	12	3,6	
De 24 a 28 años	92	27,8	98	29,6	107	32,3	13	3,9	21	6,3	
TOTAL	358	35,6	267	26,7	292	28,9	45	4,5	43	4,2	
Madre (1007)											
De 14 a 18 años	82	24,3	111	32,9	101	30,0	40	11,9	2	0,6	< 0,001
De 19 a 23 años	108	32,0	125	37,1	82	24,3	19	5,6	3	0,9	
De 24 a 28 años	94	28,1	119	35,6	89	26,6	18	5,4	14	4,2	
TOTAL	272	26,9	284	28,3	355	35,1	77	7,7	19	1,9	
Profesores / as (1006)											
De 14 a 18 años	76	22,6	81	24,0	159	47,2	13	3,9	7	2,1	0,001
De 19 a 23 años	72	21,4	64	19,0	181	53,7	5	1,5	15	4,5	
De 24 a 28 años	57	17,1	63	18,9	176	52,9	7	2,1	30	9,0	
TOTAL	514	51,1	206	20,5	207	20,6	25	2,5	52	5,2	
Pareja (novio / a o ligue) (1002)											
De 14 a 18 años	41	12,2	119	35,5	66	19,7	59	17,6	49	14,6	< 0,001
De 19 a 23 años	48	14,2	144	42,7	32	9,5	66	19,6	46	13,6	
De 24 a 28 años	40	12,0	164	49,4	23	6,9	66	20,5	37	11,1	
TOTAL	121	19,2	129	12,9	427	42,6	193	19,2	132	13,2	
Otros (1009)											
De 14 a 18 años	36	44,4	6	7,4	8	9,9	4	4,9	27	33,3	-
De 19 a 23 años	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
De 24 a 28 años	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTAL	36	44,4	6	7,4	8	9,9	4	4,9	27	33,3	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 104. Frecuencia con la que se habla de drogas con diferentes personas por género.

FRECUENCIA CON LA QUE HABLAS DE DROGAS CON LAS SIGUIENTES PERSONAS											
Variable (*)	Nunca		Pocas veces		Algunas veces		Muchas veces		No tengo / No conozco		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Amigos /as (1007)											
Hombre	26	5,1	90	17,8	241	47,5	146	28,8	4	0,8	0,646
Mujer	27	5,4	81	16,2	237	47,4	154	30,8	1	0,2	
TOTAL	53	5,3	171	17,0	478	47,5	300	29,8	5	0,5	
Hermanos /as (1002)											
Hombre	156	30,9	115	22,8	171	33,9	29	5,7	34	6,7	0,063
Mujer	126	25,4	120	24,1	185	37,2	44	8,9	22	4,4	
TOTAL	282	28,1	235	23,4	356	35,5	73	7,3	1	1	
Profesionales de la salud (médicos, psicólogos ...) (1003)											
Hombre	257	50,9	119	23,6	57	11,3	10	2,0	62	12,3	0,370
Mujer	249	50,0	126	25,3	63	12,7	15	3,0	45	9,0	
TOTAL	506	50,4	245	24,4	120	12,0	25	2,5	107	10,7	
Padre (1002)											
Hombre	182	36,0	139	27,5	148	29,2	15	3,0	22	4,3	0,248
Mujer	175	35,3	129	26,0	142	28,6	30	6,0	20	4,0	
TOTAL	357	35,6	268	26,7	290	28,9	45	4,5	42	4,2	
Madre (1005)											
Hombre	150	29,6	148	29,2	165	32,5	28	5,5	16	3,2	0,001
Mujer	121	24,3	137	27,5	188	37,8	49	9,8	3	0,6	
TOTAL	271	26,9	285	28,3	353	35,1	77	7,7	19	1,9	
Profesores / as (1004)											
Hombre	282	55,7	105	20,8	82	16,2	10	2,0	27	5,3	0,007
Mujer	232	46,6	101	20,3	125	25,1	15	3,0	25	5,0	
TOTAL	514	51,1	206	20,5	207	20,6	25	2,5	52	5,2	
Pareja (novio / a o ligue) (1000)											
Hombre	74	14,8	69	13,8	222	44,3	68	13,6	68	13,5	< 0,001
Mujer	46	9,2	60	12,0	205	41,1	124	24,8	64	12,8	
TOTAL	120	19,2	129	12,9	427	42,6	192	19,2	132	13,2	
Otros (81)											
Hombre	24	50,0	2	4,2	5	10,4	1	2,1	16	33,3	0,346
Mujer	12	36,4	4	12,1	3	9,1	3	9,1	11	33,3	
TOTAL	36	44,4	6	7,4	8	9,9	4	4,9	27	33,3	

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 105. Asociación entre la frecuencia con la que se habla de alcohol u otras drogas y la conducción bajo los efectos del alcohol.

Variable (*)	Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas				OR	IC 95%	Valor P
	No		Sí				
	N	%	N	%			
Amigos /as (750)							
Nunca	28	87,5	4	12,5	1		< 0,001
Pocas veces	91	72,8	34	27,2	2,615	0,85 – 8,01	
Algunas veces	225	63,4	130	36,6	4,044	1,38 – 11,787	
Muchas veces	113	48,1	122	51,9	7,558	2,57 – 22,22	
No tengo / No conozco	2	66,7	1	33,3	3,500	0,25 – 48,03	
Hermanos /as (747)							
Nunca	126	64,3	70	35,7	1		0,296
Pocas veces	108	61,0	69	39,0	1,150	0,75 – 1,75	
Algunas veces	170	61,6	106	38,4	1,122	0,76 – 1,64	
Muchas veces	28	48,3	30	51,7	1,929	1,06 – 3,48	
No tengo / No conozco	25	62,5	15	37,5	1,080	0,53 – 2,18	
Profesionales de la salud (médicos, psicólogos..) (747)							
Nunca	241	65,0	130	35,0	1		0,250
Pocas veces	108	56,5	83	43,5	1,425	0,99 – 2,03	
Algunas veces	45	54,9	37	45,1	1,524	0,93 – 2,47	
Muchas veces	11	61,1	7	38,9	1,180	0,44 – 3,11	
No tengo / No conozco	53	62,4	32	37,6	1,119	0,68 – 1,82	
Padre (747)							
Nunca	155	61,0	99	39,0	1		0,064
Pocas veces	125	60,7	81	39,3	1,015	0,69 – 1,47	
Algunas veces	145	64,4	80	35,6	0,864	0,59 – 1,25	
Muchas veces	21	65,6	11	34,4	0,820	0,37 – 1,77	
No tengo / No conozco	11	36,7	19	63,3	2,704	1,23 – 5,92	
Madre (750)							
Nunca	117	60,6	76	39,4	1		0,081
Pocas veces	131	60,6	85	39,4	0,999	0,67 – 1,48	
Algunas veces	172	64,2	96	35,8	0,859	0,58 – 1,25	
Muchas veces	34	60,7	22	39,3	0,996	0,54 – 1,83	
No tengo / No conozco	5	29,4	12	70,6	3,695	1,25 – 10,90	
Profesores/ as (749)							
Nunca	227	59,0	158	41,0	1		0,033
Pocas veces	105	66,0	54	34,0	0,739	0,50 – 1,08	
Algunas veces	96	67,1	47	32,9	0,703	0,47 – 1,05	
Muchas veces	11	61,1	7	38,9	0,914	0,34 – 2,41	
No tengo / No conozco	19	43,2	25	56,8	1,890	1,00 – 3,55	
Pareja (novio /a o ligue) (746)							
Nunca	63	84,0	12	16,0	1		< 0,001
Pocas veces	70	74,5	24	25,5	1,800	0,83 – 3,89	
Algunas veces	199	58,4	142	41,6	3,746	1,94 – 7,20	
Muchas veces	69	44,8	85	55,2	6,467	3,23 – 12,94	
No tengo / No conozco	54	65,9	28	34,1	2,722	1,26 – 5,86	
Otros (67)							
Nunca	28	96,6	1	33,3	1		0,252
Pocas veces	5	83,3	1	16,7	5,600	0,29 – 104,93	
Algunas veces	5	71,4	2	28,6	11,200	0,84 – 148,131	
Muchas veces	2	66,7	1	33,3	14,000	0,61 – 317,377	
No tengo / No conozco	18	81,8	4	18,2	6,222	0,643 – 60,221	

IC: Intervalo de Confianza al 95%; OR: Odds Ratio; p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria. (*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

8.2.4. CONDUCCIÓN

8.2.4.1. Ser o no conductor

Tres cuartas partes de los/as jóvenes son conductores de moto o coche. Un 74,7% ha conducido un vehículo alguna vez, frente a un 25,3% que no lo ha hecho nunca (ver Tabla 106).

Tabla 106. Conductores

¿HAS CONDUCIDO UN COCHE O UNA MOTO ALGUNA VEZ?		
Variable	N	%
No	255	25,3
Si	754	74,7
Total	1009	100,0

8.2.4.2. Tipo de vehículo que conducen

La mayoría de los conductores conducen un "coche", en un 66% de los casos, un 33% conduce "moto" y un 1,1% conduce una "moto de cuatro ruedas" (ver Tabla 107).

Existen mayores porcentajes de conductores de coche entre los conductores con drogas, conduciendo este tipo de vehículo un 70,1% de los conductores con drogas, frente al 63,2% de los conductores sin drogas. Los conductores sin drogas, a su vez, presentan mayores porcentajes de conductores de moto, con un 35,9% de los/as jóvenes, frente a un 28,5% de los conductores con drogas (ver Tabla 108).

En cuanto al tipo de vehículo conducido en función del género, son las mujeres las que conducen en mayor medida un "coche" frente a los hombre, con un 69,3% de los hombres conductores con drogas, frente a un 72,1% de las mujeres, y un 56,4% de los hombres conductores sin drogas, frente a un 68,5% de las mujeres (ver Tabla 109).

A la inversa sucede en relación a la conducción de "moto", pues este tipo de vehículo es conducido mayoritariamente por los chicos de todos los grupos.

Tabla 107. Tipo de vehículo conducido

¿QUE TIPO DE VEHICULO CONDUCES NORMALMENTE?		
Variable	N	%
Coche	492	66,0
Moto	246	33,0
Moto 4 ruedas	8	1,1
Total	746	100,0

Tabla 108. Tipo de vehículo conducido en función del estilo de conducción

¿QUE TIPO DE VEHICULO CONDUCES NORMALMENTE?				
Variable	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>		<u>Conductores sin drogas</u>	
	%		%	
Coche	70,1		63,2	
Moto	28,5		35,9	
Moto de 4 ruedas	1,4		0,9	

Tabla 109. Tipo de vehículo conducido en función del estilo de conducción y el género

¿QUE TIPO DE VEHICULO CONDUCES NORMALMENTE?				
Variable	<u>Conductores con alcohol u otras drogas</u>		<u>Conductores sin drogas</u>	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%
Coche	69,3	72,1	56,4	68,5
Moto	29,7	25,6	42,1	31,1
Moto de 4 ruedas	1	2,3	1,5	0,4

8.2.4.3. Experiencia en conducción

La mayor parte de los/as jóvenes, llevan conduciendo “entre 2-5 años”. También hay una buena proporción de jóvenes con una experiencia de conducción “inferior a un año” en un 33,5% de los casos. Un 20,1% lleva “entre 5-10 años” conduciendo. Finalmente un 2,5% tiene una experiencia “mayor a 10 años” (ver Tabla 110).

A medida que aumenta la experiencia de conducción, aumenta el número de conductores que han conducido bajo los efectos del alcohol u otro tipo de drogas, de esta forma,

solamente un 14,4% de los conductores con drogas lleva “*menos de un año conduciendo*”, frente al 44,2% de los conductores sin drogas (ver Tabla 111).

No existen apenas diferencias cuando la experiencia de conducción está “*entre 2 y 5 años*”, con un 47,6% de los conductores con drogas y un 43,1% de los conductores sin drogas.

Sin embargo, las diferencias vuelven a aparecer cuando la experiencia está “*entre 5 y 10 años*” de conducción, teniendo dicha experiencia un 33,6% de los conductores con drogas, frente a tan sólo un 11,4% de los conductores sin drogas.

Finalmente, sólo un 4,5% de los conductores con drogas lleva “*más de 10 años*” conduciendo, frente a un 1,3% de los conductores sin drogas.

En cuando a la experiencia de conducción en función del estilo de conducción y el género, en la categoría de “*menos de un año*”, son las mujeres conductoras con drogas las que presentan mayores tasas de respuesta que los hombres, con un 19,5% de las mujeres frente a un 12,2% de los hombres. Al contrario ocurre con los conductores sin drogas, donde son los hombres los que en un 46,8% de los casos tienen una experiencia de conducción menor a un año, frente al 42,2% de las mujeres (ver Tabla 112).

En la categoría de “*entre 2 y 5 años*”, son las mujeres de los dos grupos de conductores las que responden en mayor medida que los hombres esta opción.

Sin embargo, en la categoría “*entre 5 y 10 años*”, son los hombres los que presentan mayores proporciones que las mujeres.

Finalmente muy pocos jóvenes, tanto chicas como chicos, tienen “*más de 10 años*” de experiencia de conducción, hecho lógico si tenemos en cuenta que la edad máxima de los participantes de este estudio son jóvenes de hasta 28 años.

Tabla 110. Experiencia en conducción

¿CUÁNTO TIEMPO LLEVAS CONDUCIENDO?		
Variable	N	%
Menos de un año	243	32,5
Entre 2 y 5 años	335	44,9
Entre 5 y 10 años	150	20,1
Mas de 10 años	19	2,5
Total	747	100,0

Tabla 111. Experiencia en conducción en función del estilo de conducción
¿CUÁNTO TIEMPO LLEVAS CONDUCIENDO?

Variable	Condutores con alcohol u otras drogas		Condutores sin drogas	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Menos de un año	12,2	19,5	46,8	42,2
Entre 2 y 5 años	46,8	49,4	39,3	46,1
Entre 5 y 10 años	36,1	27,6	12,9	10,1
Más de 10 años	4,9	3,4	1	1,6

Tabla 112. Experiencia en conducción en función del estilo de conducción y el género
¿CUÁNTO TIEMPO LLEVAS CONDUCIENDO?

Variable	Condutores con alcohol u otras drogas		Condutores sin drogas	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Menos de un año	12,2	19,5	46,8	42,2
Entre 2 y 5 años	46,8	49,4	39,3	46,1
Entre 5 y 10 años	36,1	27,6	12,9	10,1
Más de 10 años	4,9	3,4	1	1,6

8.2.4.4. Accidentes de tráfico sufridos

Una cuarta parte de los/as jóvenes ha sufrido un accidente de tráfico, siendo ellos los conductores del vehículo, en un 25,9% de los casos. La mayoría no ha sufrido un accidente, en un 74,1% de los casos (ver Tabla 113).

El 41,4% de los conductores que han conducido bajo la influencia de alcohol y otras drogas, han sufrido un accidente de tráfico siendo ellos los conductores, frente a tan sólo el 16,6% de los conductores sin drogas.

El 45,4% de los conductores hombres que han conducido bajo a influencia de alcohol y otras drogas, han sufrido un accidente de tráfico siendo ellos los conductores, frente al 31,8% de las chicas. Solamente el 16,8% de los hombres y el 16,4% de las mujeres conductores sin drogas han sufrido un accidente.

Tabla 113. Accidentes de tráfico sufridos

¿HAS TENIDO ALGUNA VEZ UN ACCIDENTE DE TRÁFICO SIENDO TU EL CONDUCTOR?		
Variable	N	%
No	556	74,1
Si	194	25,9
Total	750	100,0

8.2.4.5. Gravedad del accidente sufrido

La mayor parte de los/as jóvenes, atribuyen al accidente un nivel “leve” en cuanto a la gravedad del accidente en un 88,7% de los casos, y un 11,3% lo considera “grave” (ver Tabla 114).

En cuanto a la gravedad atribuida al accidente sufrido no existen diferencias entre conductores con drogas y conductores sin drogas (ver Tabla 115).

En cuanto a la gravedad del accidente sufrido, en función del estilo de conducción y el género, son las mujeres conductoras con drogas las que atribuyen mayor gravedad a los accidentes sufridos, con un 17,9% de los casos, frente al 11,7% de los hombres. Sin embargo, dentro de los conductores sin drogas, un 22,9% de los hombres califica el accidente sufrido como grave, frente a un 4,9% de las mujeres (ver Tabla 116).

Tabla 114. Gravedad del accidente sufrido

¿QUÉ GRAVEDAD TUVO EL ACCIDENTE?		
Variable	N	%
Grave	22	11,3
Leve	172	88,7
Total	194	100,0

Tabla 115. Gravedad del accidente sufrido en función del estilo de conducción

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas	Conductores sin drogas
	%	%
Grave	13,1	13,2
Leve	86,9	86,8

Tabla 116. Gravedad del accidente sufrido en función del estilo de conducción y el género

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Grave	11,7	17,9	22,9	4,9
Leve	88,3	82,1	77,1	95,1

8.2.4.6. Cambios realizados tras sufrir un accidente

La mayor parte de los/as jóvenes, no ha realizado *“ningún cambio”* tras haber sufrido un accidente de tráfico, en un 38,9% de los casos. Un 25,9% ha realizado el cambio de *“ser más prudente”* en relación a la velocidad, uso del cinturón de seguridad y mirar los espejos. Un 17,1% ha prestado más atención. Un 5,7% *“no ha vuelto a conducir”* tras haber sufrido el accidente. Un 4,7% *“no responde la pregunta”*. Un 4,1% se inclina más por *“respetar las señales de tráfico”*, y un 3,1% por *“revisar el vehículo”*. Y solamente un 0,5% de los/as jóvenes *“ha retomado clases prácticas”* (ver Tabla 117).

Tabla 117. Cambios realizados tras sufrir un accidente

¿QUÉ CAMBIOS HAS HECHO A LA HORA DE CONDUCIR DESPUÉS DEL ACCIDENTE?		
Variable	N	%
No responde	9	4,7
Ninguno	75	38,9
Mas atención	33	17,1
No conducir mas	11	5,7
Ser mas prudente (velocidad, cinturón, mirar espejos...)	50	25,9
Retomar clases practicas	1	0,5
Respetar las señales	8	4,1
Revisar el vehículo	6	3,1
Total	193	100,0

8.2.4.7. Frecuencia de conducción

La mayor parte de los/as jóvenes, conduce *“varias veces a la semana”* con un 51,9% de los casos, un 26,4% conduce *“sólo alguna vez”*, un 11,9% conduce *“una vez por semana”* y un 9,7% conduce *“una vez al mes”* (ver Tabla 118).

La mayor frecuencia de conducción se presenta en el grupo de los conductores con drogas, donde un 70,2% conducen “*varias veces a la semana*”, frente al 40,1% de los conductores sin drogas (ver Tabla 119).

Sin embargo, en las posiciones de menor frecuencia son los conductores sin drogas los que más conducen, así un 34% de los conductores sin drogas conduce “*sólo alguna vez*”, frente al 14,7% de los conductores con drogas.

Un 11,8% de los conductores sin drogas conduce “*cerca de una vez al mes*”, frente a un 6,8% de los conductores con drogas.

Finalmente, un 14,2% de los conductores sin drogas conduce “*cerca de una vez a la semana*”, frente a un 8,2% de los conductores con drogas.

En cuanto a la frecuencia de conducción en función del estilo de conducción y el género, son los hombres los que conducen con mayor frecuencia. Un 73,7% de los hombres conductores con drogas conduce con la máxima frecuencia, es decir, “*varias veces a la semana*”, frente a un 62,1% de las mujeres. También el 42,6% de los hombres conductores sin drogas conduce varias veces a la semana, frente a un 38,1% de las mujeres (ver Tabla 120).

Tabla 118. Frecuencia de conducción

¿CON QUÉ FRECUENCIA CONDUCES?		
Variable	N	%
Sólo alguna vez	198	26,4
Cerca de una vez a la semana	73	9,7
Cerca de una vez al mes	89	11,9
Varías veces a la semana	389	51,9
Total	750	100,0

Tabla 119. Frecuencia de conducción en función del estilo de conducción

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas	Conductores sin drogas
	%	%
Sólo alguna vez	14,7	34
Cerca de una vez al mes	6,8	11,8
Cerca de una vez a la semana	8,2	14,2
Varías veces a la semana	70,2	40,1

Tabla 120. Frecuencia de conducción en función del estilo de conducción y el género

Variable	Conductores con alcohol u otras drogas		Conductores sin drogas	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
	%	%	%	%
Sólo alguna vez	9,3	27,6	34,7	33,5
Cerca de una vez al mes	7,3	5,7	10,4	12,8
Cerca de una vez a la semana	9,8	4,6	12,4	15,6
Varias veces a la semana	73,7	62,1	42,6	38,1

8.2.5. CONDUCCIÓN Y DROGAS

8.2.5.1. Día de la semana la última vez que condujeron bajo los efectos del alcohol u otras drogas

El día de la semana la última vez que los/as jóvenes condujeron bajo los efectos de alcohol u otras drogas fue: 3,1%, “lunes”; 3,8%, “martes”; 5,5%, “miércoles”; 5,2%, “jueves”; 22,8%, “viernes”; 53,8%, “sábado”; 5,9%, “domingo” (ver Tabla 121).

La mayor parte de los/as jóvenes, la última vez que condujeron bajo los efectos del alcohol y otras drogas, lo hicieron en “sábado”, “viernes” y “domingo”, siendo el total de jóvenes que condujeron bajo los efectos de sustancias legales o ilegales, en fin de semana, del 82,5%.

Tabla 121. Día de la semana que consumió alcohol por última vez.

Variable	N	%
Lunes	9	3,1
Martes	11	3,8
Miércoles	16	5,5
Jueves	15	5,2
Viernes	66	22,8
Sábado	156	53,8
Domingo	17	5,9
Total	290	100,0

8.2.5.2. Tipo de sustancia consumida y cantidad

La última vez que los/as jóvenes condujeron bajo los efectos del alcohol u otras drogas, la cantidad más consumida de alcohol y éxtasis fue de “3-4 unidades”. Para el hachis, cocaína y otras drogas, la cantidad más frecuente fue la de “1-2 unidades”.

El 19,4% de los/as jóvenes consumieron 1-2 vasos de vino la última vez que condujeron bajo los efectos del alcohol u otras drogas, un 24,5% consumió 3-4 vasos y un 17,3% más de 5 vasos (ver Tabla 122).

Un 19,3% de los/as jóvenes consumió 1-2 vasos de licor (whisky, ron..etc), un 26,8% de 3-4 vasos y un 19,3% cinco o más vasos de licor (ver Tabla 123).

Un 1% consumió 1-2 pastillas de éxtasis, un 1,4% de tres a cuatro pastillas y 0,3% cinco o más (ver Tabla 124).

En cuanto al consumo de hachis o marihuana, consumidos la última vez, un 14,6% de los/as jóvenes consumió de uno a dos porros de hachís, un 7,5% de 3-4 y un 5,4% más de cinco porros (ver Tabla 125).

Un 3,4% de los/as jóvenes consumió una o dos rallas de cocaína la última vez que condujo bajo los efectos del alcohol u otras drogas, un 1,4% consumió de 3-4 rayas y un 1,7% 5 o más (ver Tabla 126).

Un 0,3% consumieron la cantidad de 1-2 unidades de otro tipo de drogas, y en la misma proporción más de 5 unidades (ver Tabla 127).

En cuanto a la cantidad y tipo de sustancia consumida, la última vez que los/as jóvenes condujeron bajo los efectos del alcohol y otras drogas por género, son los hombres los que presentan mayores tasas de consumo en la cantidad de “1-2 dosis o unidades”, excepto en el caso los porros de hachís o marihuana, donde para ésta cantidad son las mujeres mayores consumidoras (ver Tabla 128).

Igual que en el caso anterior, en el caso de la cantidad de “5 o más”, son los hombres los que presentan mayores tasas de consumo en todas las sustancias presentadas, excepto en el consumo de los porros de hachís o marihuana que es levemente superior en el caso de las mujeres.

Las mujeres son las que presentan mayores tasas de consumo cuando se trata de “3-4” vasos de vino/cerveza o de licor. Para esta cantidad y en el resto de las sustancias, son los hombres los más consumidores.

Tabla 122. Cantidad de vino / cerveza consumida la última vez

Variable (*)	N	%
1 – 2 vasos de vino / cerveza (294)	57	19,4
3 – 4 vasos de vino / cerveza (294)	72	24,5
5 o más vasos de vino / cerveza (295)	51	17,3

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 123. Cantidad de licor consumido la última vez

Variable (*)	N	%
1 – 2 vasos de licor (Whisky, Ron) (295)	57	19,3
3 – 4 vasos de licor (Whisky, Ron) (295)	79	26,8
5 o más vasos de licor (Whisky, Ron) (295)	57	19,3

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 124. Cantidad de pastillas consumidas la última vez

Variable (*)	N	%
1 – 2 pastillas de éxtasis (295)	3	1,0
3 – 4 pastillas de éxtasis (295)	4	1,4
5 o más pastillas de éxtasis (295)	1	,3

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 125. Cantidad de porros de hachís o marihuana consumidos la última vez

Variable (*)	N	%
1 – 2 porros de hachís o marihuana (295)	43	14,6
3 – 4 porros de hachís o marihuana (295)	22	7,5
5 o más porros de hachís o marihuana (295)	16	5,4

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 126. Cantidad de cocaína consumida la última vez

Variable (*)	N	%
1 – 2 rayas de cocaína (295)	7	2,4
3 – 4 rayas de cocaína (295)	4	1,4
5 o más rayas de cocaína (295)	5	1,7

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 127. Cantidad de otras drogas consumidas la última vez

Variable (*)	N	%
1 - 2 (295)	1	,3
3 - 4 (295)	-	-
5 o más (295)	1	,3

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 128. Cantidad y tipo de sustancia consumida la última vez por género

Variable	Vasos de vino/ cerveza		Vasos de licor (whisky, ron)		Pastillas de éxtasis		Porros de hachis o marihuana		Rayas de cocaína		Otro tipo de sustancias	
	V	M	V	M	V	M	V	M	V	M	V	M
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1-2	20,8	15,9	20,3	17	1,4	0	13,5	17	3,4	0	0,5	0
3-4	23,7	26,1	21,3	39,8	1,4	1,1	8,7	4,5	1,4	1,1	0	0
5 ó mas	20,3	10,2	24,6	6,8	0,5	0	5,3	5,7	2,4	0	0,5	0

V: Hombres M: Mujeres

8.3. FACTORES REFORZANTES

8.3.1. BENEFICIOS OBTENIDOS TRAS CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS

La mayor parte de los/as jóvenes cree que no ha obtenido ningún tipo de beneficio tras haber conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas, en un 73,9% de los casos. Los beneficios que han obtenido han sido divertirse más, en un 16,9% de los casos, sentirse más cómodo, en un 7,7% de los casos, un 4,4% ligo más y un 2,9% condujo mejor (ver Tabla 129).

Las mujeres conductoras con drogas no han obtenido “ningún” tipo de beneficio por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas en mayor medida que los hombres, con una tasa de respuesta de 87,3% de los casos, frente al 68,1% de los hombres. En el resto de beneficios son los hombres los que presentan mayores proporciones: “condujeron mejor” un 3,7% de los hombres, frente a un 1,2% de las mujeres; “se divertieron más” un 19,2% de los hombres, frente a un 7,4% de las mujeres; “se sintieron más cómodos” un 8,9% de los hombres, frente a un 4,9% de las mujeres; y “ligaron más” un 4,7% de los hombres, frente 3,7% de las mujeres (ver Tabla 130).

Tabla 129. Beneficios obtenidos al conducir bajo el efecto del alcohol y otras drogas

Variable (*)	N	%
Conduje mejor (272)	8	2,9
Me divertí más (272)	46	16,9
Me sentí más cómodo (272)	21	7,7
Ligue más (272)	12	4,4
Ninguno (272)	201	73,9

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 130. Beneficios obtenidos al conducir bajo el efecto del alcohol y otras drogas por género

Variable	Hombres	Mujeres
	%	%
Conducir mejor	3,7	1,2
Divertirse más	19,2	7,4
Sentirse más cómodo	8,9	4,9
Ligar más	4,7	3,7
Ninguno	68,1	87,7

8.3.2. PERJUICIOS OBTENIDOS POR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS

Un 80,6% de los/as jóvenes no han obtenido ningún perjuicio o consecuencia negativa, tras haber conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas (ver Tabla 131).

Los que han obtenido perjuicios, han consistido en haber discutido con otras personas, en un 10,1% de los casos, un 3% ha sufrido un accidente, al mismo porcentaje los han parado en un control, a un 2,6% los han multado, un 2,2% ha discutido con la policía y a solamente un 0,4% de los/as jóvenes les han subido la cuota del seguro.

En el caso de los perjuicios obtenidos al conducir bajo el efecto del alcohol y otras drogas y el género, son las mujeres las que en mayor medida no han obtenido “ninguno”, con un 84% de las mujeres, frente a un 79,1% de los hombres. También en el caso de “sufrir un accidente”, las mujeres responden haber sufrido mayor número que los hombres, con un 3,7% frente a un 2,7% (ver Tabla 132).

En el resto de los posibles perjuicios obtenidos, son los hombres los que presentan mayores casos, como por ejemplo en “haber sido multados”, un 3,2% de los hombres, frente a un 1,2% de las mujeres; “haber sido parados en un control”, un 3,2% de los hombres, frente a un 2,5% de las mujeres; “haber discutido con la policía”, un 3,2% de los hombres, frente a un 0% de las mujeres; “haber discutido con otras personas”, un 10,7% de los hombres, frente a un 8,6% de las mujeres; y “haberles subido la cuota del seguro”, un 0,5% de los hombres, frente a un 0% de las mujeres.

Tabla 131. Perjuicios obtenidos al conducir bajo el efecto del alcohol y otras drogas

Variable (*)	N	%
Me han multado (268)	7	2,6
He sufrido un accidente (268)	8	3,0
Me han parado en un control (268)	8	3,0
He discutido con la policía (268)	6	2,2
He discutido con otras personas (268)	27	10,1
Me han subido la cuota del seguro (268)	1	0,4
Ninguno (268)	216	80,6

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 132. Perjuicios obtenidos al conducir bajo el efecto del alcohol y otras drogas por género

Variable	Hombres	Mujeres
	%	%
Haber sido multado	3,2	1,2
Sufrir un accidente	2,7	3,7
Haber sido parado en un control	3,2	2,5
Haber discutido con la policía	3,2	0
Haber discutido con otras personas	10,7	8,6
Haberle subido la cuota del seguro	0,5	0
Ninguno	79,1	84

8.3.3. SENSACIÓN DE AGOBIO, CULPA O ARREPENTIMIENTO DESPUÉS DE CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS

La mayoría de los/as jóvenes nunca han sentido agobio, culpa o arrepentimiento, después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, en un 42,8% de los casos. Un 28,6% se ha sentido así solo alguna vez, un 14,1% siempre ha sentido agobio, culpa o arrepentimiento tras llevar a cabo dicho comportamiento de riesgo, un 9,2% lo ha hecho más de la mitad de las veces y un 5,3% menos de la mitad de las veces (ver Tabla 133).

Los motivos por los que han sentido agobio, culpa o arrepentimiento son en su mayoría por miedo a tener un accidente, en un 77,3% de los casos (ver Tabla 134).

Un 45,1% se ha sentido de esa manera por miedo a encontrarse con un control y un 38,9% por miedo a que los multen. Un 39,3% se sintió de esa manera por miedo a atropellar a alguien. El 29,4% de los/as jóvenes se sintieron mal por darles un disgusto a sus padres. Un 21,6% sintió agobio, culpa o arrepentimiento por miedo a quedarse parapléjico. Finalmente, un 9,3% alega haberse sentido de esa manera por miedo a haber hecho el ridículo.

Lo que han hecho los/as jóvenes ante el agobio, culpa o arrepentimiento es en su mayoría hacerse el propósito de cambiar, en un 44,1% de los casos. Un 35,4% no ha hecho nada, y un 5,6% ha hecho otras cosas. Un 18,6% le ha dado muchas vueltas a la situación. Un 17,4% se lo ha dicho a los/as amigos/as, un 3,7% ha ido a un profesional de la salud y solamente un 1,2% se lo ha dicho a sus padres (ver Tabla 135).

En cuanto a la frecuencia con la que han sentido sensación de agobio, culpa, o arrepentimiento, después de conducir bajo los efectos del alcohol en función del género, las mujeres presentan mayores proporciones en las categorías más extremas, un 19,5% de las mujeres siempre se han sentido de esa manera, frente a un 12,6% de los hombres. También el 48,35 de las mujeres nunca se ha sentido de esa forma, frente al 39,9% de los hombres (ver Tabla 136).

Los motivos más destacables por los que han sentido agobio, culpa o arrepentimiento, en función del género, son en primer lugar *“por miedo a tener un accidente”*, en un 86,7% de las mujeres, frente aun 73,1% de los hombres; *“por miedo a atropellar a alguien”*, en un 42% de los hombres, frente a un 31,8% de las mujeres; y *“por darles un disgusto a sus padres”*, en un 36,4% de las mujeres y un 26,9% de los hombres (ver Tabla 137).

Lo que han hecho los/as jóvenes conductores tras haber conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, ante los sentimientos del agobio, culpa o arrepentimiento por género es, casi en la mitad de los/as jóvenes, “*hacerse el propósito de cambiar*”, con un 43,6% de los hombres y un 45,5% de las mujeres. La segunda opción más frecuente es la de no haber hecho “*nada*”, con un 36,8% de los hombres y un 31,8% de las mujeres. Las mujeres, prefieren como opción bastante mayoritaria “*darle muchas vueltas*”, con un 20,5% de ellas y un 17,9% de los hombres. Los hombres por su parte prefieren “*decírselo a los amigos*” en un 17,7% de los casos, y las mujeres en un 15,9%. Casi el doble de hombres que de mujeres “*han ido ha un profesional de la salud*”, un 4,3% de chicos frente a un 2,3% de las mujeres (ver Tabla 138).

Tabla 133. Frecuencia con la que ha sentido sensación de agobio, culpa o arrepentimiento después de conducir bajo los efectos del alcohol

Variable	N	%
Siempre	40	14,1
Mas de la mitad	26	9,2
Menos de la mitad	15	5,3
Solo alguna vez	81	28,6
Nunca	121	42,8
Total	283	100,0

Tabla 134. Motivos por los que ha sentido agobio, culpa o arrepentimiento

Variable (*)	N	%
Por miedo a tener un accidente (163)	126	77,3
Por miedo a atropellar a alguien (163)	64	39,3
Por darles un disgusto a mis padres (163)	48	29,4
Por miedo a quedarme parapléjico (162)	35	21,6
Por miedo a encontrarme con un control (162)	73	45,1
Por miedo a haber hecho el ridículo (162)	15	9,3
Por miedo a que me multen (162)	63	38,9
Otros (159)	7	4,4

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 135. Reacción ante el agobio, culpa o arrepentimiento

Variable (*)	N	%
Decírselo a los/as amigos/as (161)	28	17,4
Comerme “la olla”, “el coco”, darle muchas vueltas (161)	30	18,6
Ir a un profesional de la salud (psicólogo, médico, etc) (161)	6	3,7
Hacerme el propósito de cambiar (161)	71	44,1
Decírselo a mis padres (161)	2	1,2
Nada (161)	57	35,4
Otros (160)	9	5,6

* Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables

Tabla 136. Frecuencia con la que ha sentido sensación de agobio, culpa o arrepentimiento después de conducir bajo los efectos del alcohol por género

Variable	Hombres	Mujeres
	%	%
Siempre	12,6	19,5
Más de la mitad de las veces	9,6	8
Menos de la mitad de las veces	6,6	2,3
Sólo alguna vez	31,3	21,8
Nunca	39,9	48,3

Tabla 137. Motivos por los que ha sentido agobio, culpa o arrepentimiento por género

Variable	Hombres	Mujeres
	%	%
Por miedo a tener un accidente	73,1	86,7
Por miedo a atropellar a alguien	42	31,8
Por darles disgusto a mis padres	26,9	36,4
Por miedo a quedarme parapléjico	21	22,7
Por miedo a encontrarme con un control	44,9	45,5
Por miedo a haber hecho el ridículo	9,3	9,1
Por miedo a que me multen	39,8	36,4
Por otros motivos	5,1	2,4

Tabla 138. Reacción ante el agobio, culpa o arrepentimiento por género

Variable	Hombres	Mujeres
	%	%
Decírselo a los amigos	17,9	15,9
Darle muchas vueltas	17,9	20,5
Ir a un profesional de la salud	4,3	2,3
Hacerse el propósito de cambiar	43,6	45,5
Decírselo a sus padres	1,7	0
Nada	36,8	31,8
Otras cosas	4,3	9,1

8.3.4. RESPUESTA DEL ENTORNO DESPUES DE CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS

La frecuencia con la que los amigos han aceptado que los/as jóvenes condujeran bajo los efectos del alcohol u otras drogas es en su mayoría “*pocas veces*”, con un 34,4% de los casos. Ligeramente superior en proporción, los amigos han aceptado que condujera en ese estado “*muchas veces*” en un 31,1% de los casos, un 16,7% lo han hecho “*algunas veces*” y un 15,2% “*nunca*”, siendo la frecuencia de menor repuesta. Un 2,6% “*no tiene/ no conoce*” (ver Tabla 139).

Tabla 139. Frecuencia con que los amigos han aceptado que hayas conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas

	N	%
Nunca	41	15,2
Pocas veces	93	34,4
Algunas veces	45	16,7
Muchas veces	84	31,1
No tengo/ No conozco	7	2,6
TOTAL	270	100,0

Los hermanos han aceptado “*algunas veces*” que los/as jóvenes hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, con mayor frecuencia, en un 50,4% de los casos; un 21,2% lo ha hecho “*pocas veces*”; un 12,1% no o ha hecho “*nunca*”; un 8,3% “*no tiene/no conoce*”, y un 8% lo ha hecho “*muchas veces*” (ver Tabla 140).

Tabla 140. Frecuencia con que los hermanos han aceptado que hayas conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas

	N	%
Nunca	32	12,1
Pocas veces	56	21,2
Algunas veces	133	50,4
Muchas veces	21	8,0
No tengo/ No conozco	22	8,3
TOTAL	264	100,0

Sorprendentemente la mayor frecuencia, con la que los profesionales de la salud han aceptado que los/as jóvenes hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, es “*algunas veces*”, en un 55,9% de los casos, un 33,1% “*no tiene/ no conoce*”, un 7,1%

“nunca” lo han aceptado y un 2% lo han aceptado “pocas veces” e igualmente un 2% “muchas veces” (ver Tabla 141).

Tabla 141. Frecuencia con que los profesionales de la salud han aceptado que hayas conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas

	N	%
Nunca	18	7,1
Pocas veces	5	2,0
Algunas veces	142	55,9
Muchas veces	5	2,0
No tengo/ No conozco	84	33,1
TOTAL	254	100,0

Un elevado numero de los padres han aceptado “*algunas veces*” que sus hijos hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, en un 71% de los casos, un 11,5% no lo ha aceptado “*nunca*”, un 7,6% “*no tiene/ no conoce*”, un 7,3% lo ha hecho “*pocas veces*” y sólo un 2,7% lo ha hecho “*muchas veces*” (ver Tabla 142).

Tabla 142. Frecuencia con que tu padre ha aceptado que hayas conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas

	N	%
Nunca	30	11,5
Pocas veces	19	7,3
Algunas veces	186	71,0
Muchas veces	7	2,7
No tengo/ No conozco	20	7,6
TOTAL	262	100,0

Igualmente, las madres han aceptado “*algunas veces*” con mayor frecuencia que sus hijos hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, en un 74,6% de los casos, un 9,2% “*nunca*” lo ha aceptado, un 8,8% lo ha hecho “*pocas veces*”, un 5% “*no tiene/ no conoce*” y un 2,3% lo ha hecho “*muchas veces*” (ver Tabla 143).

Tabla 143. Frecuencia con que tu madre ha aceptado que hayas conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas

	N	%
Nunca	24	9,2
Pocas veces	23	8,8
Algunas veces	194	74,6
Muchas veces	6	2,3
No tengo/ No conozco	13	5,0
TOTAL	260	100,0

También los profesores han aceptado en mayor medida “*algunas veces*” que sus alumnos hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, en un 66,9% de los casos, un 21,3% “*no tiene/ no conoce*”, un 7,5% “*nunca*” lo ha aceptado, un 2,4% lo ha hecho “*muchas veces*” y un 2% lo ha hecho “*pocas veces*” (ver Tabla 144).

Tabla 144. Frecuencia con que los profesores han aceptado que hayas conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas

	N	%
Nunca	19	7,5
Pocas veces	5	2,0
Algunas veces	170	66,9
Muchas veces	6	2,4
No tengo/ No conozco	54	21,3
TOTAL	254	100,0

La pareja por su parte, ha aceptado “*algunas veces*” que su chico/a conduzca bajo los efectos del alcohol u otras drogas en un 31,8% de los casos, un 27,7% lo ha hecho “*pocas veces*”, un 15,2% lo ha hecho “*muchas veces*”, un 14% no lo ha hecho “*nunca*” y un 11,4% “*no tiene/no conoce*” (ver Tabla 145).

Tabla 145. Frecuencia con que tu pareja ha aceptado que hayas conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas

	N	%
Nunca	37	14,0
Pocas veces	73	27,7
Algunas veces	84	31,8
Muchas veces	40	15,2
No tengo/ No conozco	30	11,4
TOTAL	264	100,0

CAPÍTULO 9
MEDIDAS APORTADAS PARA EVITAR LA CONDUCCIÓN
BAJO EL EFECTO DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS EN
LA JUVENTUD

9.1. MEDIDAS PRINCIPALES PARA DISMINUIR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

Se les preguntó a los jóvenes que opinión les merecía el implantar una serie de medidas con la intención de reducir el consumo de alcohol u otras drogas, y poder así disminuir los accidentes de tráfico.

El resultado fue que la mayor parte de los jóvenes (50,6% de los de 14 a 18 años, el 45,2% de los de 19 a 23 y el 40,7% de los de 24 a 28 años), estaba totalmente de acuerdo con la idea de *“poner vigilantes en las discotecas para controlar la venta de drogas”*, no existiendo diferencias en función del género. En relación a ello, se observa que los jóvenes que están totalmente en desacuerdo con la idea son los que tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas, siendo éste 2,65 veces superior a los que se muestran totalmente de acuerdo con la idea (ver Tablas 146, 147 y 148).

Ante el supuesto de *“entregar las llaves en la portería de la discoteca y no recuperarlas hasta que estés bien”*, el 27,9% de los chicos se muestran totalmente en desacuerdo, mientras que el 28,1% de las chicas no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con la idea. El análisis por edades muestra que mientras que hasta los 23 años los jóvenes no se posicionan (ni de acuerdo ni en desacuerdo), los jóvenes de 24 a 28 años se manifiestan totalmente en desacuerdo con la propuesta, teniendo los jóvenes que piensan de este modo 1,99 veces más riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol que los que están totalmente de acuerdo.

El 41,8% de los chicos y el 52,5% de las chicas, está totalmente de acuerdo con que se *“aumenten los controles de tráfico a la salida de las discotecas”*, siendo esta idea más frecuente entre los jóvenes de 19 a 23 años (50,0%). Una vez más, se observa que son los jóvenes que están totalmente en desacuerdo los que presentan un mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas, aumentando el riesgo en 3,39 veces con respecto a los que están totalmente de acuerdo.

En cuanto a *“aumentar el número de taxis a la salida de la discoteca”*, se muestran totalmente de acuerdo el 52,9% de los chicos y el 68,8% de las chicas, no existiendo diferencias en función de la edad, ni habiéndose encontrado asociación con el hecho de conducir bajo los efectos del alcohol.

El 31,6% de los jóvenes de 14 a 18 años, el 51,6% de los de 19 a 23 y el 40,4% de los de 24 a 28 años, está totalmente de acuerdo con que se sería bueno *“aumentar la educación que los padres dan a sus hijos”*, no existiendo diferencias en función del género. Se

observa por otro lado, que los jóvenes que están bastante de acuerdo con esta idea presentan un riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol de 1,51 veces superior que los que están totalmente de acuerdo.

Cuando se plantea el *“sancionar con visitar a hospitales y atención a personas que hayan tenido un accidente de tráfico”* o bien *“sancionar con penas de cárcel o con retirada del carné”*, prácticamente todos los grupos se muestran totalmente de acuerdo con cada una de las propuestas en porcentajes que van desde el 28% hasta el 43,5% y aumentando a medida que aumenta la edad del grupo. Al analizar la asociación con el hecho de conducir bebido, ésta no se presenta en el caso de la sanción de visitas a hospitales, mientras que se observa que los chicos que están totalmente en desacuerdo con la sanción de penas de cárcel y la retirada del carné tienen un 37,4% más posibilidades de conducir bajo los efectos del alcohol que los que están totalmente de acuerdo con la idea.

Con respecto al *“aumento del transporte público y gratuito”* ésta es una medida con la que están totalmente de acuerdo el 73,0% de los chicos y el 77,3% de las chicas, no existiendo diferencias por grupos de edad, ni asociación con el hecho de conducir bebido.

Tampoco se han encontrado asociaciones con la propuesta de *“realizar sesiones prácticas para explicar a los jóvenes las consecuencias y los efectos de las drogas en la conducción”*, estando bastante de acuerdo con esta idea el 33,9% de los hombres y el 44,2% de las mujeres y siendo más aceptada por los grupos de mayor edad.

El 25,7% de los chicos y el 36,0% de las chicas están totalmente de acuerdo, con que *“se aumente la cuantía de las multas y se disminuyan las facilidades de pago”*, siendo los porcentajes por grupos de edad del 31,4% en el caso del grupo de 19 a 23 años y del 33,9% en el de 24 a 28. El 29% de los jóvenes de 14 a 18 años no se muestra ni de acuerdo ni en desacuerdo con la idea.

Ante la propuesta de *“disponer de un aparato personal que te permita saber cual es tu estado en ese momento”*, no se han encontrado diferencias ni a nivel de género, ni de grupos de edad, siendo una idea con la que más del 30% de los jóvenes se muestran totalmente de acuerdo. Aunque se observa que estos jóvenes tienen un 50,5% más riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, que los que no se muestran ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Por ultimo, se expuso la posibilidad de *“aumentar la dificultad para obtener el carné de conducir”*, ante lo que el 31,3% de los hombres y el 32,8% de las mujeres estaban

totalmente en desacuerdo, no apareciendo diferencias en función de la edad y sin existir asociación alguna con la posibilidad de conducir bajo los efectos del alcohol.

Tabla 146. Análisis de las medidas aportadas para evitar la conducción bajo el efecto del alcohol por edad

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Poner vigilantes en las discotecas para controlar la venta de drogas(1000)											
De 14 a 18 años	17	5,1	15	4,5	49	14,8	83	25,0	168	50,6	0,002
De 19 a 23 años	23	6,9	19	5,7	49	14,7	92	27,5	151	45,2	
De 24 a 28 años	38	11,4	36	10,8	47	14,1	77	23,1	136	40,7	
TOTAL	78	7,8	70	7,0	145	14,5	251	25,2	455	45,5	
Entregar las llaves en la portería de la discoteca y que no te las den hasta que estén bien (998)											
De 14 a 18 años	64	19,3	53	16,0	83	25,1	62	18,7	69	20,8	0,004
De 19 a 23 años	80	24,0	79	23,7	85	25,4	49	14,7	41	12,3	
De 24 a 28 años	90	27,0	72	21,6	82	24,6	47	14,1	42	12,6	
TOTAL	234	23,5	204	20,5	250	25,0	158	15,9	152	15,2	
Aumentar los controles de tráfico a la salida de las discotecas (997)											
De 14 a 18 años	18	5,5	20	6,1	57	17,3	95	28,8	140	42,4	0,006
De 19 a 23 años	9	2,7	14	4,2	33	9,9	111	33,2	167	50,0	
De 24 a 28 años	14	4,2	14	4,2	28	8,4	114	34,2	163	48,9	
TOTAL	41	4,1	48	4,7	118	11,9	320	32,2	470	47,1	
Aumentar el número de taxis a la salida de las discotecas (997)											
De 14 a 18 años	5	1,5	8	2,4	22	6,6	94	28,4	202	61,0	0,613
De 19 a 23 años	1	0,3	4	1,2	19	5,7	104	31,1	206	61,7	
De 24 a 28 años	2	0,6	5	1,5	25	7,5	102	30,7	198	59,6	
TOTAL	8	0,8	17	1,7	66	6,6	300	30,1	606	60,8	
Aumentar la educación que los padres dan a sus hijos (1001)											
De 14 a 18 años	23	6,9	33	9,9	93	28,0	78	23,5	105	31,6	< 0,001
De 19 a 23 años	10	3,0	6	1,8	57	17,0	89	26,6	173	51,6	
De 24 a 28 años	6	1,8	5	1,5	36	10,8	77	23,1	210	62,9	
TOTAL	39	3,9	44	4,4	186	18,6	244	24,4	488	48,6	
Sancionar con visitas a hospitales y atención a personas que hayan tenido un accidente de tráfico (996)											
De 14 a 18 años	25	7,6	32	9,7	94	28,6	83	25,2	95	28,9	0,001
De 19 a 23 años	28	8,4	20	6,0	60	17,9	102	30,4	125	37,3	
De 24 a 28 años	19	5,7	23	6,9	55	16,6	101	30,4	134	40,4	
TOTAL	72	7,2	75	7,4	209	21,0	288	28,7	354	35,6	
Sancionar con penas de cárcel o con retirada de carné (1000)											
De 14 a 18 años	35	10,5	34	10,2	73	22,0	95	28,6	95	28,6	< 0,001
De 19 a 23 años	21	6,3	30	9,0	55	16,4	118	35,2	111	33,1	
De 24 a 28 años	16	4,8	25	7,5	44	13,2	103	30,9	145	43,5	
TOTAL	72	7,2	89	8,9	172	17,1	316	31,7	351	35,1	
Aumentar el transporte público y gratuito (1000)											
De 14 a 18 años	1	0,3	6	1,8	29	8,7	67	20,2	229	69,0	0,066
De 19 a 23 años	1	0,3	5	1,5	17	5,1	53	15,9	258	77,2	
De 24 a 28 años	1	0,3	2	0,6	12	3,6	55	16,5	264	79,0	
TOTAL	3	0,3	13	1,3	58	5,8	175	17,4	751	75,2	
Realizar sesiones prácticas para explicar a los jóvenes las consecuencias y los efectos de las drogas en la conducción (995)											
De 14 a 18 años	16	4,9	23	7,0	95	29,1	104	31,8	89	27,2	< 0,001
De 19 a 23 años	8	2,4	8	2,4	57	17,1	121	36,2	140	41,9	
De 24 a 28 años	4	1,2	14	4,2	48	14,4	111	33,2	157	47,0	
TOTAL	28	2,8	45	4,4	200	20,0	336	33,8	386	38,9	
Aumentar la cuantía de las multas y disminuir las facilidades de pago (998)											
De 14 a 18 años	41	12,4	41	12,4	96	29,0	64	19,3	89	26,9	< 0,001
De 19 a 23 años	28	8,4	49	14,7	61	18,3	91	27,2	105	31,4	
De 24 a 28 años	28	8,4	41	12,3	55	16,5	96	28,8	113	33,9	
TOTAL	97	9,7	131	13,2	212	21,2	251	25,1	307	30,8	

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Disponer de una aparato personal que te permitiera saber cual es tu estado en ese momento (997)											
De 14 a 18 años	13	4,0	18	5,5	89	27,1	108	32,8	101	30,7	0,285
De 19 a 23 años	12	3,6	30	9,0	73	21,8	97	29,0	123	36,7	
De 24 a 28 años	14	4,2	33	9,9	84	25,2	96	28,8	106	31,8	
TOTAL	39	3,9	81	8,1	246	24,7	301	29,9	330	33,0	
Aumentar la dificultad para obtener el carné de conducir (997)											
De 14 a 18 años	119	36,2	75	22,8	67	20,4	25	7,6	43	13,1	0,284
De 19 a 23 años	110	32,8	75	22,4	65	19,4	38	11,3	47	14,0	
De 24 a 28 años	91	27,3	74	22,2	73	21,9	40	12,0	55	16,5	
TOTAL	320	32,1	224	22,4	205	20,5	103	10,4	145	14,7	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 147. Análisis de las medidas aportadas para evitar la conducción bajo los efectos del alcohol por género.

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Poner vigilantes en las discotecas para controlar la venta de drogas(998)											
Hombre	50	10,0	29	5,8	77	15,4	121	24,2	223	44,6	0,054
Mujer	28	5,6	41	8,2	68	13,7	130	26,1	231	46,4	
TOTAL	78	7,8	70	7,0	145	14,5	251	25,2	454	45,5	
Entregar las llaves en la portería de la discoteca y que no te las den hasta que estén bien (996)											
Hombre	139	27,9	95	19,1	109	21,9	81	16,3	74	14,9	0,010
Mujer	95	19,1	109	21,9	140	28,1	77	15,5	77	15,5	
TOTAL	234	23,5	204	20,5	249	25,0	158	15,9	151	15,2	
Aumentar los controles de tráfico a la salida de las discotecas (995)											
Hombre	32	6,4	27	5,4	70	14,1	161	32,3	208	41,8	< 0,001
Mujer	9	1,8	20	4,0	48	9,7	159	32,0	261	52,5	
TOTAL	41	4,1	47	4,7	118	11,9	320	32,2	469	47,1	
Aumentar el número de taxis a la salida de las discotecas (995)											
Hombre	5	1,0	13	2,6	52	10,4	165	33,1	264	52,9	< 0,001
Mujer	3	0,6	4	0,8	14	2,8	134	27,0	341	68,8	
TOTAL	8	0,8	17	1,7	66	6,6	299	30,1	605	60,8	
Aumentar la educación que los padres dan a sus hijos (999)											
Hombre	19	3,8	20	4,0	100	20,0	128	25,5	234	46,7	0,611
Mujer	20	4,0	24	4,8	86	17,3	116	23,3	252	50,6	
TOTAL	39	3,9	44	4,4	186	18,6	244	24,4	486	48,6	
Sancionar con visitas a hospitales y atención a personas que hayan tenido un accidente de tráfico (994)											
Hombre	42	8,4	36	7,2	119	23,9	132	26,5	169	33,9	0,080
Mujer	30	6,0	38	7,7	90	18,1	153	30,8	185	37,3	
TOTAL	72	7,2	74	7,4	209	21,0	285	28,7	354	35,6	
Sancionar con penas de cárcel o con retirada de carné (998)											
Hombre	49	9,8	44	8,8	89	17,8	148	29,5	171	34,1	0,025
Mujer	23	4,6	45	9,1	82	16,5	168	33,8	179	36,0	
TOTAL	72	7,2	89	8,9	171	17,1	316	31,7	350	35,1	

Variable (*)	Totalmente en desacuerdo		Bastante en desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		Bastante de acuerdo		Totalmente de acuerdo		Valor p
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Aumentar el transporte público y gratuito (998)											
Hombre	1	0,2	11	2,2	38	7,6	85	17,0	365	73,0	0,012
Mujer	2	0,4	2	0,4	20	4,0	89	17,9	385	77,3	
TOTAL	3	0,3	13	1,3	58	5,8	174	17,4	750	75,2	
Realizar sesiones prácticas para explicar a los jóvenes las consecuencias y los efectos de las drogas en la conducción (993)											
Hombre	17	3,4	28	5,6	117	23,5	169	33,9	167	33,5	0,001
Mujer	11	2,2	16	3,2	82	16,6	167	33,7	219	44,2	
TOTAL	28	2,8	44	4,4	199	20,0	336	33,8	386	38,9	
Aumentar la cuantía de las multas y disminuir las facilidades de pago (996)											
Hombre	67	13,4	80	16,0	111	22,2	113	22,6	128	25,7	< 0,001
Mujer	30	6,0	51	10,3	100	20,1	137	27,6	179	36,0	
TOTAL	97	9,7	131	13,2	211	21,2	250	25,1	307	30,8	
Disponer de una aparato personal que te permitiera saber cual es tu estado en ese momento (995)											
Hombre	21	4,2	43	8,6	112	22,4	153	30,7	170	34,1	0,564
Mujer	18	3,6	38	7,7	134	27,0	146	29,4	160	32,3	
TOTAL	39	3,9	81	8,1	246	24,7	299	29,9	330	33,0	
Aumentar la dificultad para obtener el carné de conducir (995)											
Hombre	156	31,3	94	18,9	107	21,5	58	11,6	83	16,7	0,033
Mujer	163	32,8	129	26,0	97	19,5	45	9,1	63	12,7	
TOTAL	319	32,1	223	22,4	204	20,5	103	10,4	146	14,7	

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

Tabla 148. Asociación entre las medidas propuestas y la conducción bajo el efecto del alcohol u otras drogas

Variable (*)	Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas				OR	IC 95%	Valor P
	No		Sí				
	N	%	N	%			
Poner vigilantes en las discotecas para controlar la venta de drogas(742)							
Totalmente en desacuerdo	26	43,3	34	56,7	2,651	1,51 – 4,63	0,002
Bastante en desacuerdo	28	49,1	29	50,9	2,099	1,19 – 3,70	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	61	57,5	45	42,5	1,495	0,95 – 2,34	
Bastante de acuerdo	116	63,4	67	36,6	1,171	0,80 – 1,71	
Totalmente de acuerdo	225	67,0	111	33,0	1		
Entregar las llaves en la porteria de la discoteca y que no te las den hasta que estén bien (740)							
Totalmente en desacuerdo	91	47,6	100	52,4	1,995	1,23 – 3,25	< 0,001
Bastante en desacuerdo	92	61,7	57	38,3	1,125	0,67 – 1,89	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	117	67,6	56	32,4	0,869	0,52 – 1,45	
Bastante de acuerdo	86	71,7	34	28,3	0,718	0,41 – 1,26	
Totalmente de acuerdo	69	64,5	38	35,5	1		
Aumentar los controles de tráfico a la salida de las discotecas (739)							
Totalmente en desacuerdo	13	39,4	20	60,6	3,399	1,63 – 7,10	0,001
Bastante en desacuerdo	16	55,2	13	44,8	1,795	0,83 – 3,87	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	49	52,7	44	47,3	1,984	1,24 – 3,87	
Bastante de acuerdo	145	58,7	102	41,3	1,554	1,24 – 3,17	
Totalmente de acuerdo	232	68,8	105	31,2	1	1,10 – 2,19	
Aumentar el número de taxis a la salida de las discotecas (740)							
Totalmente en desacuerdo	4	80,0	1	20,0	0,415	0,46 – 3,74	0,516
Bastante en desacuerdo	6	42,9	8	57,1	2,214	0,75 - 6,49	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	30	57,7	22	42,3	1,218	0,68 – 2,18	
Bastante de acuerdo	142	61,7	88	38,3	10,29	0,74 - 143	
Totalmente de acuerdo	274	62,4	165	37,6	1		

Conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas							
Variable (*)	No		Sí		OR	IC 95%	Valor P
	N	%	N	%			
Aumentar la educación que los padres dan a sus hijos (743)							
Totalmente en desacuerdo	13	50,0	13	50,0	1,912	0,86 – 4,25	0,106
Bastante en desacuerdo	18	52,9	16	47,1	1,700	0,83 – 3,45	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	85	61,6	53	38,4	1,192	0,79 – 1,79	
Bastante de acuerdo	101	55,8	80	44,2	1,514	1,05 – 2,18	
Totalmente de acuerdo	239	65,7	125	34,3	1		
Sancionar con visitas a hospitales y atención a personas que hayan tenido un accidente de tráfico (749)							
Totalmente en desacuerdo	34	61,8	21	38,2	0,924	0,51 – 1,68	0,599
Bastante en desacuerdo	29	56,9	22	43,1	1,134	0,61 – 2,08	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	107	66,9	53	33,1	0,741	0,49 – 1,11	
Bastante de acuerdo	125	60,7	81	39,3	0,969	0,67 – 1,41	
Totalmente de acuerdo	160	59,9	107	40,1	1		
Sancionar con penas de cárcel o con retirada de carné (742)							
Totalmente en desacuerdo	21	37,5	35	62,5	3,650	1,99 – 6,67	< 0,001
Bastante en desacuerdo	36	52,9	32	47,1	1,947	1,13 – 3,36	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	73	62,4	44	37,6	1,320	0,83 – 2,09	
Bastante de acuerdo	153	61,4	96	38,6	1,374	0,95 – 1,99	
Totalmente de acuerdo	173	68,7	79	31,3	1		
Aumentar el transporte público y gratuito (743)							
Totalmente en desacuerdo	0	0,0	1	100	---		0,017
Bastante en desacuerdo	3	30,0	7	70,0	3,428	0,87 – 13,39	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	31	73,8	11	26,2	0,521	0,25 – 1,06	
Bastante de acuerdo	87	68,5	40	31,5	0,676	0,49 – 1,02	
Totalmente de acuerdo	335	59,5	228	40,5	1		
Realizar sesiones prácticas para explicar a los jóvenes las consecuencias y los efectos de las drogas en la conducción (737)							
Totalmente en desacuerdo	17	70,8	7	29,2	0,632	0,25 – 1,57	0,719
Bastante en desacuerdo	18	52,9	16	47,1	1,365	0,66 – 2,78	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	92	61,7	57	38,3	0,951	0,63 – 1,43	
Bastante de acuerdo	150	62,2	91	37,8	0,931	0,66 – 1,32	
Totalmente de acuerdo	175	60,6	114	39,4	1		
Aumentar la cuantía de las multas y disminuir las facilidades de pago (740)							
Totalmente en desacuerdo	36	46,2	42	53,8	3,144	1,83 – 5,37	< 0,001
Bastante en desacuerdo	49	48,5	52	51,5	2,860	1,74 – 4,67	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	87	56,1	68	43,9	2,160	1,36 – 3,25	
Bastante de acuerdo	124	66,0	64	34,0	1,391	0,91 – 2,13	
Totalmente de acuerdo	159	72,9	59	27,1	1		
Disponer de una aparato personal que te permitiera saber cual es tu estado en ese momento (740)							
Totalmente en desacuerdo	16	53,3	14	46,7	1,134	0,53 – 2,42	0,004
Bastante en desacuerdo	35	51,5	33	48,5	1,222	0,71 – 2,09	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	131	72,4	50	27,6	0,495	0,32 – 0,74	
Bastante de acuerdo	133	62,4	80	37,6	0,780	0,54 – 1,13	
Totalmente de acuerdo	140	56,5	108	43,5	1		
Aumentar la dificultad para obtener el carné de conducir (740)							
Totalmente en desacuerdo	148	63,8	84	36,2	0,734	0,46 – 1,15	0,283
Bastante en desacuerdo	104	64,6	57	35,4	0,709	0,43 – 1,15	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	96	63,6	55	36,4	0,741	0,45 – 1,21	
Bastante de acuerdo	42	53,2	37	46,8	1,140	0,64 – 2,02	
Totalmente de acuerdo	66	56,4	51	43,6	1		

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

(*) Indica el número de jóvenes que proporcionaron información sobre cada una de las variables.

CAPÍTULO 10
FACTORES QUE MÁS INFLUYEN
EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS BAJO LOS
EFFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS

Los factores de riesgo más importantes asociados a la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas que se han obtenido del análisis multivariante son el sexo, la edad, el factor “grupo de iguales homogéneos”, el factor “autoeficacia percibida”, la frecuencia con la que se habla sobre drogas con la pareja, el factor “percepción del riesgo”, el grado de acuerdo o desacuerdo con las afirmaciones “conducir bajo los efectos del alcohol es desagradable” y “conducir bajo los efectos del alcohol es aburrido”, la opinión respecto al consumo de alcohol si después se va a conducir, el factor “percepción del riesgo asociado a bebidas de alta graduación y drogas ilegales” y el factor “baja confianza en el otro para conducir mi vehículo” (ver Tabla 149).

Con respecto al sexo, controlando por el resto de variables, los hombres tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol que las mujeres, concretamente un riesgo 3.098 (I.C.: 2.04-4.70) veces superior. En cuanto a la edad, conforme aumenta la edad aumenta el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, de manera que los jóvenes con edades comprendidas entre los 19 y los 23 años tienen un riesgo 3.353 (I.C.: 1.98-5.67) veces superior que los jóvenes de edades comprendidas entre los 14 y los 18 años. En los jóvenes de edades comprendidas entre los 24 y los 28 años el riesgo aumenta a 5.529 (I.C.: 3.27-9.36).

Aquellos jóvenes que hablan de drogas con su pareja muchas veces tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, con un riesgo 6.872 (I.C.:3.29-14.34) veces superior que aquellos que nunca hablan de drogas con su pareja. Los jóvenes sin pareja tienen un riesgo 1.898 (I.C.: 0.86-4.21) veces mayor, y los que hablan pocas veces tienen un riesgo 2.538 (I.C.: 1.35-4.79) veces superior que los que nunca hablan con su pareja.

En cuanto al grado de acuerdo o desacuerdo con la afirmación “conducir bajo los efectos del alcohol es desagradable”, los jóvenes que están totalmente de acuerdo tienen un riesgo 0.389 (I.C.: 0.12-1.24) veces menor que los que están totalmente en desacuerdo, mientras que el riesgo de los que están bastante de acuerdo es 0.737 (I.C.: 0.23-2.40) veces inferior.

Los jóvenes que están totalmente de acuerdo o bastante en desacuerdo con la afirmación “conducir bajo los efectos del alcohol es aburrido” tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, 1.585 y 1.302 respectivamente. Sin embargo, aquellos jóvenes que están bastante de acuerdo o ni de acuerdo ni en desacuerdo tienen menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, 0.737 y 0.679 respectivamente.

Los jóvenes con un opinión desfavorable sobre el consumo de alcohol si después se va a conducir tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, con un riesgo 7.094 (I.C.: 1.17-43.03) superior que aquellos que tienen una opinión muy favorable. Lo mismo ocurre con aquellos que tienen una opinión indistinta, siendo el riesgo 7.452 (I.C.: 1.13-49.28) veces superior que los que tienen una opinión muy favorable.

Con respecto a los factores “grupo de iguales homogéneos”, “autoeficacia percibida” y “percepción del riesgo”, conforme aumenta el grado de desacuerdo con las afirmaciones de dichos factores aumenta el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol. Con el factor “baja confianza en el otro para conducir mi vehículo” ocurre lo contrario, conforme aumenta el grado de acuerdo con las afirmaciones de estos factores aumenta el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol. Con respecto al factor “percepción del riesgo asociado a bebidas de alta graduación y drogas ilegales”, conforme aumenta la percepción de riesgo de las afirmaciones correspondientes, disminuye el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol.

Tabla 149. Factores de riesgo asociados a la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas

Variable	OR	IC 95%	Valor P
Sexo			
Mujer	1		<0,001
Hombre	3.098	2.04 – 4.70	
Edad			
De 14 a 18 años	1		<0,001
De 19 a 23 años	3.353	1.98 – 5.67	
De 24 a 28 años	5.529	3.27 – 9.36	
Grupo de iguales homogéneo	1.151	1.04 – 1.27	0,005
Autoeficacia percibida	1.231	1.09 – 1.39	0,001
Con qué frecuencia hablas de drogas con tu pareja (novio /a o ligue)			
Nunca	1		0,004
Pocas veces	2.538	1.35 – 4.79	
Algunas veces	0.508	0.20 – 1.28	
Muchas veces	6.872	3.29 – 14.34	
No tengo / No conozco	1.898	0.86 – 4.21	

Factores que más Influyen en la Conducción de Vehículos bajo los Efectos del...

Variable	OR	IC 95%	Valor P
Percepción del riesgo	1.159	1.03 – 1.31	0.015
Conducir bajo los efectos del alcohol es desagradable			
Totalmente en desacuerdo	1		0,028
Bastante en desacuerdo	0.271	0.06 – 1.12	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0.679	0.21 – 2.21	
Bastante de acuerdo	0.737	0.23 – 2.40	
Totalmente de acuerdo	0.389	0.12 – 1.24	
Conducir bajo los efectos del alcohol es aburrido			
Totalmente en desacuerdo	1		0,019
Bastante en desacuerdo	1.302	0.63 – 2.69	
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0.625	0.36 – 1.09	
Bastante de acuerdo	0.811	0.30 – 2.18	
Totalmente de acuerdo	1.585	0.76 – 3.30	
En general, respecto al consumo de alcohol, si después se va a conducir, tengo una opinión			
Muy desfavorable	3.497	0.59 – 20.65	0.008
Desfavorable	7.094	1.17 – 43.03	
Indistinta	7.452	1.13 – 49.28	
Favorable	4.714	0.58 – 38.61	
Muy favorable	1		
Riesgo asociado a bebidas de alta graduación y drogas ilegales	0.920	0.87 – 0.98	0,005
Baja confianza en otra persona para conducir mi vehículo	1.160	1.07 – 1.25	<0.001

IC: Intervalo de Confianza al 95%

OR: Odds Ratio

p: nivel de significación estadística calculado por regresión logística binaria.

CAPÍTULO 11

DISCUSION

11.1. FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS ASOCIADOS A CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS

Los factores sociodemográficos que están asociados a la conducta de conducir bajo la influencia de sustancias son la edad, el género, el nivel de estudios de los/as jóvenes, la dedicación, la convivencia y la distancia recorrida para salir de marcha.

En cuanto a la influencia de la edad en la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol u otras drogas, vemos que a medida que aumenta la edad, el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas también aumenta. Este resultado coincide con las conclusiones de autores como McCarthy y Brown (2004), para los que la percepción de peligro de beber y conducir aumenta cuando las personas son conductores noveles, y va disminuyendo a medida que se adquiere mayor experiencia de conducción. Sirva como ilustración el siguiente comentario: *“Yo opino que los jóvenes conducimos ahora mismo bien y mal. Conducimos bien recién salidos de la autoescuela, se supone, pero en cuanto nos envalentonamos es cuando conducimos mal. Es cuando empezamos a liarla un poquillo, bastante”* (Chico, G.D. 5).

El género ha resultado ser una variable importante en la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas, y pone de manifiesto una mayor prudencia en la conducción por parte de las mujeres en comparación con los hombres, estos datos coinciden con los resultados obtenidos por diversos autores, para los que las mujeres de todas las edades valoran más la influencia negativa del alcohol que los hombres, en general, (Consorcio SARTRE, 2004) y podrían desarrollar ciertas estrategias de control frente al consumo (Romo, 2001), siendo por consiguiente, menos probable que conduzcan después de beber o consumir otro tipo de drogas (Sabel et al., 2004). Además, esto redundaría en una menor accidentalidad de las mujeres (Montoro, Carbonell y Bañuls, 1995b; Tráfico, 2002; Elliot et al., 2006).

Por otro lado, también se observa una asociación entre la conducción influenciada por el consumo de sustancias y el nivel de estudios, encontrándose mayores porcentajes de jóvenes conductores bebidos o consumidores de drogas entre los de niveles de estudios extremos, jóvenes con estudios superiores y primarios, frente a los que tienen estudios secundarios. Con relación a los/as jóvenes que completaron sus estudios secundarios se observa un menor riesgo de conducir bebido con respecto a los/as jóvenes de estudios superiores.

Con respecto a la dedicación de los/as jóvenes, los porcentajes de conducción peligrosa son mayores entre aquellos que pertenecen al mundo laboral, teniendo un mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas que los que sólo estudian. Quizás este resultado pueda ser explicado por un mayor manejo de dinero por parte de los/as jóvenes trabajadores que les permite acceder a las drogas con mayor facilidad y como medio de evasión de la actividad laboral. Por otra parte, el no tener una actividad concreta en la que invertir el tiempo, puede dar lugar a un aumento en el tiempo que se dedica al ocio y donde el consumo de drogas es una práctica preferida por casi tres quintas partes de los/as jóvenes de este estudio.

También parece existir una asociación directa entre el hábito de conducir bebidos o bajo los efectos de otras drogas en situaciones de riesgo y el estilo de vida del joven o convivencia establecida, de tal forma que los/as jóvenes que viven por su cuenta muestran más riesgo de conducir bebidos que los que viven con su familia. De esta manera, parece ser que la familia actuaría como un medio de freno o regulación del comportamiento arriesgado de los/as jóvenes. Se sabe que la dirección de los padres, el establecimiento de reglas y la supervisión de adultos, son elementos asociados a comportamientos de bajo riesgo en adolescentes al volante, siendo la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tráfico de hasta siete veces menor en jóvenes con una supervisión sólida de los padres que los que no la tienen, teniendo además un riesgo cuatro veces menor de violar las normas de tráfico (Simons-Morton y Hartos, 2003). A su vez, las orientaciones que dan los padres, la escuela y la comunidad, están asociadas a no conducir bajo los efectos del alcohol (Sabel et al., 2004), y son los jóvenes estudiantes, los que tienen un menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, posiblemente debido a esa variedad de influencias positivas.

La distancia que el joven recorre para salir de marcha es un factor influyente en la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias, de tal forma que son los/as jóvenes que se desplazan a mayores distancias, los que más aseguran haber conducido bebidos o bajo la influencia de otras drogas. Es conocido el uso de drogas en contextos de ocio, asociados normalmente a "salir de marcha" en establecimientos donde la música se suele reproducir a altos decibelios, por lo que es frecuente que estos se encuentren alejados de los núcleos urbanos, de manera que para desplazarse a ellos sea necesario el uso de algún tipo de vehículo. Estos desplazamientos se suelen realizar de noche y tras la ingesta de drogas. Evidentemente, cuanto más largo es el viaje mayor es la exposición al riesgo (Muñoz, 1996). Además, a medida que aumenta la distancia que los/as jóvenes tienen que recorrer para llegar a los lugares de ocio, disminuye la

posibilidad de acceder a ciertos tipos de transporte público o incluso a desplazarse a pie. Otra posibilidad para explicar un mayor riesgo de conducir bajo los efectos de las sustancias a mayor distancia recorrida, podría estar relacionada con un menor control policial, a medida que nos alejamos de los núcleos urbanos o poblaciones. Esa opinión es también compartida por los/as jóvenes: *“El problema es que sí, que somos tontos, pero otro problema creo que es que las discotecas por espacio o por terreno, se suelen hacer fuera de la ciudad, eh pues, yo qué sé, es más propicio un accidente en un trayecto largo, de noche sin iluminación, a un trayecto por ejemplo corto, que te pille al lado”* (Chico, G.D. 5).

Los factores sociodemográficos que no están asociados estadísticamente con la conducta estudiada son los relacionados con el ámbito de residencia y de salida de marcha y el entorno familiar, aunque sí son significativas las distribuciones de las frecuencias, en muchos de los casos.

Al parecer los/as jóvenes que residen y salen de marcha en un ámbito urbano, son los que tienden a conducir bajo los efectos de sustancias en mayor medida que los del ámbito rural, aunque las diferencias encontradas no son significativas.

En relación al nivel de estudios del padre, se intuye un mayor riesgo de conducir bebido cuando el padre del joven tiene estudios básicos y un riesgo menor cuando los estudios del progenitor son secundarios, aunque las diferencias no son estadísticamente significativas. En cuanto al riesgo de conducir influenciado por sustancias extrañas, se intuye un mayor riesgo también entre la población con madres que tienen estudios básicos, y aunque las asociaciones no son estadísticamente significativas, sí lo es la distribución de las frecuencias. Parece lógico que el nivel de estudios de los padres, sea importante, ya que las madres con estudios pueden poseer mayor información y de mayor calidad sobre las drogas y sus efectos, tanto positivos como negativos, que puedan redundar en una influencia positiva sobre sus hijos, sin que suponga una prohibición expresa sobre ellos, ya que según ciertos estudios la existencia de una buena relación con los padres y el poder hablar abiertamente sobre las drogas y sus efectos protege frente a su consumo, y por el contrario, la mera prohibición del consumo de drogas parece estar relacionado con un mayor riesgo de este (Muñoz-Rivas y Graña, 2001, Simona y Gaher, 2004).

Tampoco se hallaron diferencias significativas en relación a la situación laboral tanto del padre como de la madre, aunque parece que es mayor el número de jóvenes que alguna

vez han conducido bebidos, cuando el padre o la madre no tienen actividad laboral, y también los riesgos parecen ser superiores en estos grupos.

Finalmente, el estudio de la clase social muestra una mayor posibilidad de conducir bajo los efectos del alcohol de los/as jóvenes que pertenecen a clase social alta y los de clase social baja, lo que parece poco lógico, ya que al aumentar la clase social debería disminuir el riesgo de conducir bajo los efectos de drogas, ya que los/as jóvenes deberían tener un mayor acceso a la información y estar sometidos a actitudes más positivas frente al no consumo. No obstante, los/as jóvenes pertenecientes a clase social alta pueden estar asumiendo un mayor riesgo en la conducción posiblemente debido a un mayor nivel adquisitivo para acceder a gran variedad de drogas y a la posesión de vehículos. Además, el hecho de tener un mayor nivel adquisitivo no tiene por qué redundar en un mayor nivel formativo o protectorio.

11.2. FACTORES SOCODEMOGRÁFICOS ASOCIADOS A VIAJAR CON ALGUIEN QUE CONDUCE BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS

El único factor encontrado que aparece estadísticamente significativo, en relación con la conducta de viajar con alguien que conduce bajo los efectos de las drogas, es la distancia que los/as jóvenes recorren para salir de marcha, a pesar de que para muchos otros se encuentran diferencias en cuanto a la distribución de las frecuencias.

Así, la distancia que el joven recorre para salir de marcha sí parece ser un factor que se asocia al hecho de viajar con otras personas en condiciones no óptimas para la conducción. De manera que son los/as jóvenes que conducen menor distancia, los que más se protegen a la hora de realizar sus desplazamientos viajando en vehículos conducidos por otras personas que han tomado alguna sustancia extraña, frente a los/as jóvenes que recorren más de 3 kilómetros para divertirse. Parece lógico que a menor distancia recorrida para salir de marcha, los/as jóvenes encuentren con mayor facilidad medios de transporte alternativos a viajar con alguien que haya conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

Parece ser que se recogen mayores porcentajes de jóvenes que viajan en vehículos conducidos por personas bebidas entre las franjas de edad de 14 a 18 años y de los 19 a 23 años, seguido de los mayores de 24 años. Parece lógico que a medida que aumenta la edad, disminuya el riesgo de que los/as jóvenes viajen con otras personas que hayan

consumido algún tipo de sustancia, ya que aumentan las posibilidades de acceder a un vehículo propio. De hecho, como hemos visto, son los más mayores los que más conducen bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Debido a estos resultados, sería conveniente centrar la prevención respecto al comportamiento de viajar con alguien que conduzca bajo el efecto del alcohol y otras drogas, o al menos con una mayor intensidad, en las edades más jóvenes, a través de mensajes y formatos específicos para estas edades.

Se observan mayores porcentajes de hombres que de mujeres que viajaron en vehículos conducidos por personas que ingirieron algún tipo de sustancia tóxica, y parece ser que el riesgo es superior en los hombres, así vuelven a ser los chicos los más arriesgados a la hora de comportarse en diferentes situaciones de conducción.

En cuanto al nivel de estudios, los/as jóvenes con estudios secundarios son los que aseguran haber viajado en mayor proporción en vehículos conducidos por personas que habían consumido sustancias extrañas, presentando este grupo un riesgo superior al de los/as jóvenes con estudios superiores y, éstos últimos a su vez, muestran un riesgo mayor al que poseen los/as jóvenes con estudios primarios. Recordemos que los/as jóvenes con estudios secundarios son los que menos conducen bajo los efectos del alcohol y otras drogas, quizá por ello, como medio de desplazamiento necesiten viajar en mayor medida con otra persona, a pesar de que esta haya consumido alcohol y otras drogas.

Se encuentran mayores porcentajes que afirman haber viajado con personas que ingirieron sustancias tóxicas, entre los/as jóvenes que trabajan frente a los que estudian. Vuelven a repetirse los datos comentados en el apartado anterior, de manera que los/as jóvenes trabajadores realizan en mayor medida todos los comportamientos de riesgo analizados en este estudio.

Entre los/as jóvenes que viven por su cuenta es más frecuente adoptar la práctica de riesgo estudiada, que entre los/as jóvenes que viven con su familia. Nuevamente, la falta de supervisión familiar, parece que aumenta la probabilidad de realizar comportamientos arriesgados.

El hecho de residir y de salir de marcha en zona urbana, pueden ser factores protectores a la hora de viajar con personas que conduzcan bebidas o influenciadas por otras drogas, y por tanto presentar menor riesgo para ello, sin embargo, ni las distribuciones ni las asociaciones establecidas son estadísticamente significativas.

El análisis del entorno familiar no muestra diferencias en cuanto al comportamiento de los/as jóvenes, en primer lugar respecto a la formación académica tanto de la madre como del padre. A pesar de ello, los mayores porcentajes de jóvenes que se suben a un vehículo conducido por personas que ingirieron algún tipo de sustancia, se presenta en hijos cuyos progenitores tienen niveles de estudios primarios. En el otro extremo, parece que los/as jóvenes que menos se arriesgan a la hora de viajar en vehículos conducidos por una persona bebida son aquellos cuyos padres o madres tienen estudios secundarios. Estos datos vuelven a repetirse, respecto a la primera conducta estudiada, conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, cuyo riesgo era menor también en hijos/as de padres con estudios secundarios.

Aunque con respecto a la dedicación, tanto en el caso de la madre como del padre, no se encontraron diferencias significativas, tanto a nivel de distribución de frecuencias como de asociaciones, aún así, parecen existir mayores porcentajes de hijos que viajan con otras personas que conducen vehículos habiendo consumido sustancias extrañas, cuando el padre trabaja, frente a cuando el padre no tiene actividad laboral. Sin embargo, en el caso de la situación laboral de la madre, las mayores frecuencias se recogen entre los hijos cuyas madres no tienen actividad laboral.

Por último, en cuanto a la clase social y la conducta de los/as jóvenes, con respecto a viajar en vehículos con conductores bebidos, tampoco parece mostrar ningún tipo de asociación, aun así, parece que son los/as jóvenes de clase social baja los que más afirman viajar en vehículos conducidos por personas que han ingerido sustancias tóxicas.

11.3. FACTORES SOCODEMOGRÁFICOS ASOCIADOS A REALIZAR CAMBIOS DE CONDUCTA COMO CONDUCTOR PARA EVITAR UN ACCIDENTE DE TRÁFICO

Los factores más influyentes en la conducta estudiada a nivel estadístico son la edad y el nivel de estudios de los/as jóvenes.

Podemos decir que aparece una asociación de la conducta estudiada con la edad del joven, de tal manera que a mayor edad, el joven muestra mayor predisposición a la adopción de cambios de conducta en beneficio de una conducción segura, permitiendo evitar en lo posible potenciales accidentes de tráfico. De esta forma a medida que aumenta la edad, aumenta la predisposición a realizar cambios de comportamiento, posiblemente porque a mayor edad los/as jóvenes pueden poseer una mayor madurez

para valorar su comportamiento y, posiblemente también, porque hayan tenido mayores posibilidades de experimentar los aspectos negativos asociados a la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

En cuanto al nivel de estudios, parece que los y las jóvenes con estudios superiores son los que mayor conciencia tienen a la hora de establecer cambios de conducta con respecto a la conducción de vehículos, seguido de los/as jóvenes con estudios secundarios y por los/as jóvenes con estudios primarios. A medida que aumenta el nivel de estudios de los/as jóvenes, también aumenta la probabilidad de que estos inicien cambios de comportamiento para evitar accidentes de tráfico, quizás debido a que pueden contar con una mayor información sobre los efectos de las drogas en la conducción de vehículos y, a su vez, pueden haber estado sometidos con mayor frecuencia a la influencia de mensajes positivos hacia una conducción segura que los más jóvenes, para los que posiblemente la influencia del grupo de iguales, favorable a realizar comportamientos de riesgo, puede ser de mayor relevancia que otro tipo de mensajes.

Los resultados obtenidos parecen indicar que las mujeres tienen mayor predisposición a adoptar cambios de conducta, respecto a los hombres, aunque no aparecen diferencias desde el punto de vista estadístico.

Se observa que los/as jóvenes que trabajan tienen una mayor predisposición para incorporar acciones que eviten riesgos en la conducción, seguido de los/as jóvenes que estudian y de los que no tienen actividad. Es esperanzador que, a pesar de que los/as jóvenes trabajadores son los que mayores comportamientos de riesgo realizan, conduciendo bajo los efectos de sustancias y viajando con personas que hayan consumido drogas, sean también los que en mayor medida que otro grupo se hayan planteado e iniciado cambios de comportamiento para evitar posibles consecuencias negativas.

La distribución de frecuencias muestra mayores proporciones de cambios de conducta cuando los/as jóvenes viven emancipados que cuando viven en familia.

Se observa mayores porcentajes de jóvenes que han hecho algo por evitar accidentes cuando éstos bien residen en un medio urbano o escogen este ámbito para salir a divertirse. En el caso de la distancia recorrida, son aquellos que recorren mayores distancias los que adoptan una actitud más proactiva con respecto a la prevención de accidentes de tráfico, aunque ninguna de estas relaciones es estadísticamente significativa.

El nivel de estudios tanto del padre como de la madre, la situación laboral de cada uno de los progenitores y la clase social a la que pertenece el joven, no arrojan diferencias estadísticamente significativas en cuanto a la distribución de proporciones ni a las asociaciones estimadas. A pesar de ello, los porcentajes mayores de jóvenes que han realizado cambios de comportamiento para evitar accidentes de tráfico son los/as jóvenes cuyos padres tienen un nivel de estudios superiores y madres con estudios primarios, padres que no tienen actividad laboral y madres que trabajan en casa, y que pertenecen a una clase social media-alta, seguido de los de clase social baja.

Podemos concluir que, en general, se puede apreciar que son los/as jóvenes que han realizado comportamientos de riesgo en mayor medida, los que también en mayor medida están dispuestos a cambiar su comportamiento, y de hecho ya han iniciado cambios de comportamiento concretos.

11.4. FACTORES PREDISPONENTES ASOCIADOS A CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS

11.4.1. Creencias sobre el consumo

Las creencias sobre el consumo de drogas asociadas a un menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas son, en primer lugar, estar de acuerdo con *“si no lo haces tus amigos creen que eres un cortarrollos”*, frente a los que están bastante en desacuerdo que son los que más riesgo tienen de conducir bajo los efectos de sustancias. Este resultado paradójico, pone de manifiesto la necesidad de autoafirmación e independencia a la hora de decidir el consumir sustancias, por parte de los/as jóvenes que ya están realizando dicho comportamiento de riesgo, y que se resistirían quizás a aceptar que exista una influencia o presión por parte del grupo de iguales para consumir drogas. A pesar de ello, muchos jóvenes opinan que la presión grupal es clave a la hora de explicar el consumo de drogas entre los/as jóvenes: *“Ya, pero entre amigos venga, tómate esto, tómate lo otro y ya...”* (Chico, G.D. 5).

Igualmente, el compartir la creencia *“a las chicas no les gusta que estés colocado a la hora de ligar”* está relacionado con un menor consumo de alcohol y otras drogas a la hora de conducir. Este resultado puede deberse a un intento de justificación de un comportamiento instaurado por parte de los que ya realizan dicha conducta, y para los que las preferencias de las chicas no son tenidas en cuenta y por lo tanto no influyen en

un cambio de comportamiento, de hecho son las mujeres las que más comparten dicha creencia, aunque posiblemente ellas o no se atreven a expresarlo o en caso de hacerlo su opinión no resulta relevante, fundamentalmente en los primeros contactos o en una situación de ligar.

Relacionada con la anterior, nos encontramos que el hecho de compartir la creencia *“las chicas piensan más que los chicos las consecuencias que suele tener el consumo de drogas”* está relacionado con una menor conducción bajo el efecto del alcohol y otras drogas. Así el no asumir que existen personas con mayor grado de responsabilidad, puede ser una forma de justificar el comportamiento de riesgo que un joven lleva a cabo, y en mayor medida cuando esa mayor responsabilidad, traducida en un menor comportamiento de riesgo, es realizada por una mujer.

Resulta lógico que el estar de acuerdo con *“no voy a la discoteca con los amigos, cuando están colocados”* proteja frente a la conducción de vehículos bajo los efectos de sustancias y deja ver un despliegue y una consolidación de habilidades sociales por parte de los/as jóvenes.

Por lo mismo, el estar de acuerdo con *“son los más jóvenes los que más se dejan manipular por los amigos para consumir”*, es una creencia protectora.

Igual que en el caso anterior el compartir la creencia *“el hecho de tomar drogas o beber es un acto evitable”*, protege frente a la conducción bajo los efectos de sustancias, asociándose a un mayor control sobre el propio comportamiento, y donde los/as jóvenes se sienten capaces de tomar decisiones en relación al consumo. Esta misma idea sugiere que el hecho de estar en desacuerdo con *“si no tomo algo no me divierto”* proteja a los/as jóvenes de optar por comportamientos de riesgo.

De hecho, el planearse estrategias de diversión alternativos al consumo de sustancias, con la normalidad con la que se asumen las anteriores, sería beneficioso. Así cuando se está totalmente de acuerdo con la afirmación de que *“con moderación a todo el mundo le sienta bien tomar algo”*, las personas tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

Se puede apreciar que la creencia *“es importante que la gente no consuma alcohol u otras drogas”* actuaría como medida protectora, frente a la conducta que estamos estudiando. Es decir, el valorar otras alternativas de ocio, y además hacerlo de forma positiva, reduciría el riesgo de conducir bajo los efectos de las drogas. Es pues vital

incrementar la oferta de diversión para los/as jóvenes mediante estrategias que sean valoradas y apreciadas por ellos, por lo que será necesario contar con su opinión ante la posibilidad de implantar otras alternativas.

No se ha encontrado relación con la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas para dos de las creencias presentadas, en primer lugar, para la creencia *“hay personas que pueden hartarse de beber o consumir drogas y no les influye”*, siendo mayor el desacuerdo a mayor edad. En segundo lugar, ante la creencia *“controlan lo que se meten cuando consumen”*, aunque son los hombres los que más de acuerdo están con ella. Por edades, el grado de seguridad disminuye a medida que aumenta la edad, siendo los más jóvenes los que creen que más controlan.

11.4.2. Razones que creen que tienen los/as jóvenes para consumir alcohol u otras drogas

La razón más importante por la que los/as jóvenes creen que se consume alcohol u otras drogas es, en general, porque es una costumbre extendida. Esta razón concuerda con las conclusiones alcanzadas por Comas et al. (2003), para los que una explicación coherente de las conductas de riesgo, en el momento actual y en nuestra cultura occidental ha de tener en cuenta los valores, ideas, creencias y expectativas sobre lo que “debe ser” y “cómo debe comportarse” la adolescencia y la juventud en las sociedades desarrolladas del siglo XXI, siendo el consumo de sustancias parte integrante de la cultura juvenil hoy día.

La segunda razón más importante es la presión de los amigos, de manera que la presión ejercida por parte del grupo de iguales para comportarse de forma arriesgada, atendiendo a normas subjetivas internas al grupo, es clave a la hora de explicar los comportamientos de riesgo en los/as jóvenes.

La tercera razón más importante, y en relación directa con la anterior, es la vergüenza de parecer distinto. Son necesarias por tanto enfatizar las estrategias dirigidas a potenciar la individualidad y la capacidad de decisión de forma independiente al grupo de iguales, mediante el fomento de habilidades sociales en los/as jóvenes. De igual modo, otra posible vía de intervención podría estar dirigida al fomento e identificación con grupos de iguales cuya norma subjetiva no sea favorable a la realización de comportamientos de riesgo asociados al consumo de drogas y a la conducción. Sirva de ilustración el

comentario de una de las chicas de los grupos de discusión: *“Que también ayuda con quién te juntes porque si los demás de tu grupo también consumen eso y tú no, pues quedas mal, entonces, las tomas”* (Chica, G.D. 4).

Ahora bien, si tenemos en cuenta el estilo de conducción, nos encontramos que para el grupo de los conductores con drogas, la segunda razón más importante, después de ser una costumbre extendida, es la de que el no consumo disminuye la diversión. Por lo cual, se hace necesario el aumento de actividades que supongan diversión para los/as jóvenes libres de drogas. Sirva como ilustración los siguientes comentarios: *“No, pero también, las personas jóvenes estamos concienciados que bebiendo te lo pasas mejor y...yo por ejemplo, yo he salido días y a lo mejor no he bebido porque a lo mejor he estado resfriado o lo que sea y no puedes beber con los medicamentos y te lo puedes pasar igual de bien sin beber que bebiendo, pero tenemos ya hecho en la cabeza que el alcohol es...y ya está, y no debería ser así, y ya está”* (Chico, G.D. 5); *“Pero hay gente, lo que tú has dicho antes de que hay gente ridícula, que sí, que a lo mejor dicen, “pues bebo y estoy más suelto”, que es mi caso, yo por ejemplo voy a salir, y...que no estoy a gusto y si por ejemplo, me tomo lo que sea pues estoy más suelto e incluso...”* (Chico, G.D. 5); y *“Yo creo que habiendo casos, poquísimos casos, gracias a dios, de gente lo coja para jugársela, porque como hay de todo en la viña del señor y creo que sí, que es una cosa que no se piensa. Lo primero es pasármelo bien, luego tomarme mis cosas para pasármelo mejor, se supone o para pasármelo bien, que hay gente que depende de eso, y después si cojo el coche me da igual, me da lo mismo porque “como no pasa nada”* (Chico, G.D. 5).

La tercera razón más importante por la que el grupo de conductores con drogas cree que se consumen drogas es la facilidad que existe para conseguirlas, ya que existe una amplia red de distribución de estupefacientes, en la cual, en muchos casos participan los propios jóvenes, como un medio de conseguir dinero fácil y rápido. Sería necesaria la implantación de medidas enfocadas a un mayor control en la venta de estupefacientes y alcohol, así como en el control, por parte de las autoridades competentes, de la conducción bajo los efectos de sustancias de una manera específica para cada una de ellas. Un joven opina al respecto: *“Sí, pero me refiero que está muy fácil el asunto de las drogas, es muy fácil, que yo no te estoy diciendo que la culpa sea...de la guardia civil porque no... pero digo yo que si hubiera una medida a la salida de las discotecas e hicieran un control a todo el mundo pues, eso, que los controles lo hacen en unos sitios que la gente se los sabe y se los suele saltar”* (Chico, G.D. 5).

11.4.3. Creencias sobre consumo de drogas y conducción de vehículos

Los/as jóvenes que se muestran bastante en desacuerdo con *“los chicos tienden a envalentonarse cuando están colocados e intentan demostrar conduciendo que son muy hombres”* son los que registran un mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otro tipo de drogas. Este resultado indica que los jóvenes que asumen un mayor riesgo, no están dispuestos a valorar negativamente su comportamiento, fundamentalmente cuando se asocia a actitudes sexistas. Sin embargo, los comportamientos que la sociedad promueve para que el varón se identifique y pueda ser identificado como un verdadero hombre, suponen adoptar actitudes favorecedoras de accidentes por una exposición excesiva al riesgo, minimización del peligro, competitividad, etc. Ilustran las opiniones de los/as jóvenes: *“Yo creo que sí, son más prudentes porque el hombre tiende a envalentonarse, cuando está bebido y cuando coge el coche, intenta demostrar lo hombre que es conduciendo, y una mujer está bebida pero no intenta hacer nada, simplemente va con cuidado, de ir más despacio...es más responsable, mucho más responsable* (Chico, G.D. 5); y *“Pero en el caso de que la mujer bebiera igual que el hombre, a la hora de conducir la mujer se comporta de forma diferente que un hombre, el hombre tiende a vacilar más con el coche, a salir haciendo ruedas, a hacer el trompo...y la mujer tiende a asegurarse a sí misma, es decir, va despacio, que sabe que va bebida”* (Chico, G.D. 5).

Se observa que son los/as jóvenes que señalan estar totalmente en desacuerdo con que *“cuando las chicas salen de fiesta y saben que van a beber o consumir algo no se llevan el coche o la moto”*, los que tienen mayor riesgo de conducir bebidos y que, a su vez, el riesgo disminuye a medida que aumenta el grado de acuerdo con la frase. Como en la creencia anterior, el asumir que las chicas son de alguna manera más responsable y fundamentalmente el valorarlo como algo positivo, protege de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

Son los/as jóvenes que se manifiestan bastante en desacuerdo con la idea *“cuando vas colocado no se controla en la carretera las señales o lo que pueda ocurrir”* en los que se recoge un mayor riesgo de conducir bajo el efecto del alcohol u otras sustancias. Nuevamente, son las personas que se tienden a comportarse de forma arriesgada las que tienen dificultades para asumirlo como tal.

Igualmente, se observa que en el grupo que contesta estar totalmente en desacuerdo con *“hay personas que conducen mejor si van colocados”*, el riesgo de conducir bebido es menor que los que tienen la opinión contraria, aumentando el riesgo a medida que aumenta el grado de acuerdo con la frase. Se puede apreciar una falta de valoración

negativa de la conducción bajo los efectos de sustancias por parte de aquellas personas que llevan a cabo dicho comportamiento, creemos que también como forma de justificación de lo que hacen, que incluso es valorado como muy positivamente o como favorecedor de la conducción.

De manera global, son los/as jóvenes que se muestran bastante en desacuerdo con la idea *“los jóvenes no piensan las consecuencias de coger un vehículo estando colocados”*, los que presentan un mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas. Se vuelve a apreciar las dificultades en reconocer los matices negativos asociados a su propio comportamiento de riesgo, particularmente relacionados con la falta de conciencia asociada a la toma de decisiones.

Los/as jóvenes que se muestran bastante en desacuerdo con la idea *“hay drogas, como los porros que no hacen nada y que no influyen en la conducción”* son los que presentan un menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas, frente al grupo que se muestra totalmente de acuerdo. Se aprecia una falta de reconocimiento de los matices negativos asociados al comportamiento de riesgo que están realizando y particularmente en relación a la toma de decisiones. Asistimos nuevamente a una sobrevaloración de la propia capacidad en situaciones de riesgo relacionadas con la conducción de vehículos.

No se encuentra asociación significativa entre conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas en las siguientes creencias: *“un efecto del consumo de drogas es que la persona se siente invulnerable frente a la conducción”*, estando en general los/as jóvenes bastante de acuerdo con ella, y siendo mayor entre las mujeres, aumentando a medida que aumenta la edad; *“es un poco cobarde irse en autobús o taxi cuando se está colocado”*, aunque parece ser que los que se muestran indiferentes en esta afirmación son los que podrían tener un mayor riesgo de conducir bajo los efectos de sustancias; *“en caso de estar colocado, no se me ocurriría dejar mi vehículo aparcado”*; *“con la cocaína vas acelerado, y te pones más agresivo a la hora de conducir”*; *“con el éxtasis vas muy relajado, tranquilo y te concentras más en la conducción”*; y *“si has bebido y eres un buen conductor, no necesitas dormir un rato antes de conducir”*, aunque parece que los que están en general bastante de acuerdo con dichas creencias son los que más riesgo presentan.

11.4.4. Razones por las que se decide conducir bajo los efectos de las drogas

Las razones principales por las que se decidieron a conducir bajo los efectos de las drogas *“confiaban en que no pasaría nada”, “no lo pensó”, y “se arriesgó”*. Por tanto, las mayores razones están relacionadas con el proceso de toma de decisiones, unas veces porque la decisión puede ser tomada de forma más o menos inconsciente, pero fundamentalmente asociada a una valoración optimista de las posibles consecuencias de su comportamiento, en relación a su capacidad para conducir y el estado de embriaguez o toxicidad en el que se encuentra en el momento de la toma de decisiones. Las opiniones de los/as jóvenes a este respecto son claras: *“Yo creo que en frío todo el mundo dejaría el coche y cogería un taxi, aquí ahora mismo hablando tranquilamente, pero luego en la situación, cuando estás de fiesta, para arriba para abajo, vamos a tal sitio, que si vienes para acá tienes a coger el coche, “Ah no pasa nada, que si son 300 m. o es 1 km lo que tardo, voy despacico y no pasa nada”, y acabas cogiéndolo”* (Chico, G.D. 5).

Después de las tres razones anteriores, la cuarta y quinta razón en orden de importancia para los/as jóvenes decidirse a conducir bajo los efectos de las drogas son *“estaba en una zona alejada” y “no había transporte publico”*. Volvemos a insistir en la necesidad de aumentar la oferta de transporte, fundamentalmente en horario nocturno y en los lugares donde los/as jóvenes salen a divertirse. Los/as jóvenes insisten en este tipo de medidas: *“No, de todas formas yo creo que hay una falta de medios de transporte nocturnos...la gente se queja e intenta joder a la gente que va borracha, pero luego no tienes opción, si hubiera alternativas pues se podría criticar eso, pero como no las hay, pero a veces es algo necesario.”* (Chico, G.D. 7); *“Si está bien planteado el autobús no tienes por qué tener problemas. Es que muchas veces el servicio de autobús acaba a las 12 de la noche, a las 11.”* (Chico, G.D. 7).

Las siguientes tres razones en orden de importancia son *“controla mucho”, “es más cómodo”, y “conduce bien colocado”*. Autores como Miedema, Menkehorts y Van der Molen (1988), señalan en su modelo, dentro de los procesos explican en parte el comportamiento de los/as jóvenes al volante, el porqué de su mayor propensión a la alta accidentalidad: las actitudes frente al tráfico, ya que los/as jóvenes no ven, en general, la conducción como una actividad peligrosa; los procesos atribucionales, pues muchos jóvenes piensan que los demás no conducen bien, y ellos sí, por lo que consideran que es difícil que se vean involucrados en un siniestro; el nivel de control que el sujeto cree que tiene sobre el peligro y el vehículo, de esta forma, los/as jóvenes confían mucho en su capacidad de controlar el vehículo, en cualquier situación, por lo que se arriesgan más

que los adultos y no tienen tanto sentido de la anticipación; y una menor percepción del riesgo cuando conducen.

Otros autores como Martínez, Maestre y del Barrio (1990) proponen un perfil que amplía el modelo anteriormente comentado, que llevaría a algunos grupos de jóvenes a tomar decisiones más arriesgadas de lo normal en la conducción: la necesidad de autoafirmación, que hace que algunos jóvenes sean más competitivos y se enfrenten más con las normas de tráfico; la sobrevaloración de la propia capacidad, que da lugar a que algunos jóvenes minimicen los efectos del alcohol cuando conducen o que consideren que no es necesario el uso de medidas de seguridad, como ponerse el cinturón o el casco, por ejemplo; la conducta exhibicionista en grupo: esto les lleva a realizar mayores maniobras de riesgo, en especial cuando van acompañados en el coche o en la moto; la asunción de un mayor nivel de riesgo: se sabe que el 50% de los jóvenes se “pican” habitualmente con otros conductores, y un 12% dice que se “pica” frecuentemente cuando conduce, y reconocen que disfrutan con ello; y una mayor sensibilidad a los mensajes publicitarios, especialmente hacia aquellos anuncios que incitan claramente al riesgo.

En cuanto a las diferencias de género, resultan llamativo que para los hombres sean de mayor peso las siguientes razones que para las mujeres: *“confiaba en que no pasaría nada”, “le gusta conducir colocado”, “no se va a ir en taxi”, “conduce bien colocado”, “controla mucho”, “se arriesgó”, “no había transporte público”, “es más cómodo” y “lo hace todo el mundo”*. Vuelven a aparecer una mayor tendencia al riesgo y una sobrevaloración de la propia capacidad en el caso de los hombres.

Las mujeres presentan mayores tasas de frecuencia que los hombres, en la razón *“llegaba tarde a casa”*, podemos intuir que si las mujeres tuvieran un horario más flexible de llegada a casa, igual que los hombres tienen, esta razón dejaría de ser anecdótica por ser la única donde las mujeres se deciden a comportarse de forma más arriesgada que los hombres. Sirva de ilustración una pequeña extracción de un grupo de discusión formado por jóvenes, perteneciente a un estudio realizado por Hernán, Ramos y Fernández (2002): *“Yo me he subido en coches de gente que bebe y las pasas putas. Y gente que se ha comido cinco pastillas, y seis, y yo ya voy así de acojonada, porque qué voy a hacer. Pues eso también es un poco culpa tuya ya, porque... Sí, pero es que si voy a llegar tarde a casa, me voy con quien me suba. Pues yo sinceramente, prefiero llegar tarde”* (Grupo E11, chicos de 25-29 años de ámbito urbano).

11.4.5. Negociación a la hora de conducir

Los/as jóvenes que se encuentran totalmente de acuerdo con la idea *“me parece estupendo turnarse entre los amigos para que cada fin de semana conduzca uno que no tome alcohol ni drogas”*, son los que presentan menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, respecto a los que están totalmente en desacuerdo. Sería importante aumentar la valoración positiva que los/as jóvenes realizan de la práctica mencionada anteriormente, quizás introduciendo cambios dirigidos al *“como”* realizar dicha práctica, tal vez mediante la introducción de elementos asociados a la diversión, a la seguridad y fundamentalmente al ahorro económico, que pasaremos a comentar posteriormente. Además, se encuentra que son las chicas las que se muestran, en mayor proporción que los chicos, bastante de acuerdo, por lo que sería necesario hacer énfasis en los chicos a la hora de generar actitudes positivas respecto a dicha práctica.

En relación a la creencia de que *“lo mejor de turnarse con los amigos para conducir es que ahorras gasolina”*, la mayor parte de los/as jóvenes encuestados se muestran indiferentes ante este hecho, teniendo estos un menor riesgo de conducir habiendo bebido que los que están totalmente en desacuerdo. Por tanto, el asociar la medida de negociación con el ahorro podría disminuir la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

Los que están totalmente en desacuerdo con *“es mejor ver quién está menos colocado al final de la noche para que sea quién conduzca, que tener que turnarse para que alguien no tome nada”*, son los que presentan un menor riesgo de conducir cuando han bebido. Es vital por tanto, desligar la toma de decisiones respecto a quien va a conducir del momento justo anterior a iniciar la conducción, haciendo hincapié en poner en marcha el proceso de toma de decisiones con anterioridad a iniciar el consumo.

Para el resto de propuestas respecto a la negociación no se encontraron relaciones significativas con conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

Ante la propuesta de *“sólo si estuviese colocado dejaría a mi amigo/a llevar el coche o la moto”*, la mayoría de los/as jóvenes de 14 a 18 años estaría totalmente de acuerdo, mientras que los/as jóvenes de 19 a 23 años y los de 24 a 28 años se manifiestan como bastante de acuerdo.

Se planteó la cuestión de *“no me fiaría de que otro /a llevase mi vehículo”* con la que ni estaban de acuerdo ni en desacuerdo la mayoría de los/as jóvenes de 14 a 18 años, y bastante en desacuerdo el resto.

Por otro lado, el 46,2% de los chicos y el 56,6% de las chicas están totalmente de acuerdo con que es *“importante dividirse para conducir porque se evitarían muchos accidentes”*.

En cuanto al *“compromiso de no beber o no tomar drogas si los amigos pagaran los gastos toda la noche (refrescos, gasolina, bocata...)”*, los chicos estarían totalmente de acuerdo en mayor proporción que las chicas. El análisis por edades muestra al grupo de menor edad como totalmente de acuerdo y ni de acuerdo ni en desacuerdo, en la misma proporción. Los/as jóvenes de entre 19 a 23 años están totalmente de acuerdo, mientras que los mayores de 24 años se muestran indiferentes.

La mayor parte de los/as jóvenes están totalmente en desacuerdo con la idea de que *“no sería capaz de pedirle a alguien que condujera mi vehículo en el caso de estar colocado”*, aumentando la proporción conforme aumenta la edad.

11.4.6. Intención de conducta si estuviesen a punto de coger el vehículo y se dan cuenta de que están “colocados/as”

Los/as jóvenes en su mayoría, si estuviesen a punto de coger el vehículo y se diesen cuenta de que están colocados, *“dejarían a un amigo conducir su vehículo”*, siendo superior, sorprendentemente, en los hombres conductores con alcohol y otras drogas. Quizá medidas como turnarse podrían ser potenciadas, partiendo de una intención de conducta abierta a la participación de otras personas en la conducción en la que los/as jóvenes están implicados, y precisamente son los hombres los que están más abiertos y con los que se podría plantear estrategias de aumento de la valoración positiva hacia la negociación, ya que como hemos visto en el apartado anterior son también los hombres los que hoy por hoy valoran menos dicha medida.

La segunda opción, en cuanto a la intención de conducta es la de coger un taxi o un autobús, fundamentalmente para los conductores sin drogas y los no conductores, ya que esta no es una medida muy popular entre los conductores con drogas, especialmente para los hombres. Se hace por ello necesario instaurar ofertas de transporte alternativo, fundamentalmente dirigidas a los hombres conductores con drogas. O bien, mediante la

negociación con amigos que no consuman, para que conduzcan el vehículo de estos chicos.

También el grupo anterior de hombres conductores con drogas, en una décima parte, estarían dispuestos a coger el coche, incluso habiéndose dado cuenta de que no están en condiciones de conducir. Es por ello que sigue estando vigente el énfasis en la asociación peligrosa que supone beber alcohol y conducir, y quizá de manera novedosa, introducir la asociación de los efectos del consumo de otro tipo de sustancias en la conducción de vehículos, fundamentalmente para el hachís y la marihuana, ya que como vamos a comentar más adelante, a la conducción bajo estas sustancias se le atribuye un menor riesgo.

Una opción preferida por los hombres es la de *“dormir hasta que se les pase”*, frente a las mujeres. Quizás estas diferencias de género estén relacionadas con la razón *“llegaba tarde a casa”*, por la que se decidieron a conducir un importante porcentaje de las mujeres, ya que posiblemente el horario de llegada a casa de los chicos sea más laxo.

11.4.7. Circunstancias en las que los/as jóvenes se arriesgarían a tener un accidente de tráfico conduciendo bajo los efectos del alcohol u otras drogas

En cuanto a las circunstancias en las que se arriesgarían a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas y tener un accidente son, mayoritariamente, en una emergencia y, en segundo lugar, para llegar a un amigo que se encuentre mal. Estos datos resultan esperanzadores de cara al futuro, además, hay que tener en cuenta que un tercio de los/as jóvenes nunca estaría dispuesto a correr ese riesgo.

Un importante número de jóvenes se arriesgaría si no hay transporte público o si no hay nadie que los pueda llevar. Este dato vuelve a confirmar la necesidad de aumentar la accesibilidad al transporte público, bien en cuanto a horario y tipo de transporte, o bien en cuanto a precio.

Los conductores con drogas, asumirían un mayor riesgo que el resto de los grupos, conductores sin drogas y no conductores, en todas las circunstancias presentadas (para llevar a un amigo que se encuentre mal, para no llegar tarde a mi casa, para llevar a mi ligue a casa, en una emergencia, si el vehículo se tiene que quedar sin vigilancia, para ir a pillar más droga, si no hay transporte público, para seguir de fiesta en otro sitio y si no hay nadie que me pueda llevar). La única excepción está en la opción *“nunca estaría*

dispuesto a correr ese riesgo” que es respondida por la mitad menos de los conductores con drogas que de los otros dos grupos. Una cuarta parte de los conductores con drogas correría el riesgo si no hay transporte público y un tercio lo haría si no hay nadie que los pueda llevar; en ambos casos la tasa de respuesta es el doble a la presentada por los conductores sin drogas y los no conductores.

En función del género, las circunstancias en las que los/as jóvenes estarían dispuestos a correr el riesgo de conducir bajo el efecto del alcohol u otras drogas y tener un accidente, podemos destacar que los hombres conductores con drogas responden a opciones sorprendentes, en mayor medida que las mujeres, como *“llevar a su ligue a su casa”*, *“si su vehículo se tiene que quedar sin vigilancia”* y *“para seguir la fiesta”*. Estas opciones son también mayoritarias para los conductores con drogas, frente a los conductores sin drogas y los no conductores.

En cuanto a la opción *“nunca estaría dispuesto a correr el riesgo”*, son las mujeres de todos los grupos, las que mayoritariamente la prefieren. A pesar de que últimamente hay una tendencia a igualar estas diferencias de género, hoy por hoy, podemos decir que son los chicos quienes más desarrollan conductas de riesgo, siendo las chicas menos proclives a los distintos riesgos (Navarro, 2002). Para Sánchez (1995), la asunción de riesgo está mejor aceptada normalmente cuando la hace el varón, ya que la actividad arriesgada forma parte de la ética heroica fundamentalmente masculina. Nos sirven de ilustración los comentarios de dos de las chicas de los grupos de discusión: *“A la hora de conducir siempre una mujer tiene más..., aunque hay muchas veces que dicen que si las mujeres conducimos mal ya sea en moto o en coche, pero tenemos más cuidado, tenemos la sensación de peligro, la tenemos más agudizada que los hombres. No somos tan dominantes”* (Chica, G.D. 4); *“Y tampoco porque si no estás para conducir, qué emergencia, sería peor todavía, tendrías un accidente o algo”* (Chica, G.D. 4).

Por los resultados anteriormente comentados, creemos que las medidas de prevención deberían hacer énfasis en los conductores que ya han conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas, fundamentalmente en los hombres.

11.4.8. Tipo de vía en la que se arriesgarían a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas

En cuanto al tipo de vía en la que conducirían si hubiesen consumido alcohol u otras drogas, los/as jóvenes en general, conducirían en mayor proporción en las calles de su pueblo, seguido de en una carretera secundaria con poco tráfico. En tercer lugar, conducirían en las calles de un barrio de su ciudad, la cuarta opción es en una autovía con poco tráfico, la quinta, en ninguna vía y finalmente la sexta opción en una autovía con mucho tráfico. No es muy esperanzador, que de seis opciones, la opción en ninguna vía, ocupe el quinto lugar, de hecho podemos comprobar que los/as jóvenes asumirían un mayor riesgo a medida que el riesgo objetivo asociado a cada tipo de vía disminuye. Para Wilde (1982, 1985 y 1988), en su teoría homeostática del riesgo, las decisiones que un conductor toma referentes a su comportamiento en la conducción, se realizan tras comprobar una norma de riesgo, que el sujeto está habitualmente dispuesto a asumir y una estimación del riesgo presente en la conducción. Así, la persona establece un equilibrio entre el riesgo percibido y el riesgo aceptado, modificando su comportamiento; de esta forma, las personas más temerarias son las que incrementan la peligrosidad de las conductas que realizan. Para Jonah y Dawson (1987), los jóvenes son más propensos que los adultos a desestimar situaciones imprevistas o peligrosas, e incluso tienen dificultad para reconocerlas como tales. De esta forma, presentan una proporción mayor que los adultos a llevar a cabo comportamientos de riesgo tales como conducir a gran velocidad, saltarse semáforos en rojo, realizar giros no permitidos, viajar con un conductor ebrio o conducir después de haber consumido alcohol u otras drogas.

En cuanto al estilo de conducción, los conductores con drogas tienen una intención de conducta mayor que los otros dos grupos en todas las opciones presentadas, excepto en ninguna vía. Casi la mitad de los conductores con drogas conduciría en las calles de su pueblo, frente a los conductores sin drogas y los no conductores. Igualmente un elevado porcentaje de conductores con drogas conduciría en una carretera secundaria con poco tráfico. Los dos resultados anteriormente comentados vendrían a explicar los mayores índices de accidentalidad que se encuentran en zonas rurales, frente a urbanas, y donde los resultados fatales ocurren en proporción dos veces mayor en las primeras que en las segundas (Zwerling et al., 2005).

El grupo de los no conductores presenta, en algunos casos, tasas de intención de conducta en situaciones de riesgo ligeramente superiores a los conductores sin drogas, como en una autovía con mucho tráfico, una autovía con poco tráfico, una carretera secundaria con mucho tráfico, una carretera secundaria con poco tráfico, en las calles de

mi pueblo y en las calles de un barrio de mi ciudad. Esto tendría que ser tenido en cuenta de cara a las medidas de prevención a poner en marcha, en los/as jóvenes que aún no son conductores, y tienen intención de serlo.

En cuanto al género, los hombres conductores con drogas conducirían en mayor proporción que las mujeres en todos los tipos de vías presentados (autovía con mucho tráfico, autovía con poco tráfico, carretera secundaria con mucho tráfico, carretera secundaria con poco tráfico, calles de mi pueblo, calles de un barrio de mi ciudad, calles del centro de mi ciudad), excepto en la opción ninguna vía. Los hombres conductores sin drogas conducirían en mayor medida que las mujeres en una autovía con mucho tráfico, una autovía con poco tráfico, una carretera secundaria con poco tráfico, en las calles de un barrio de mi ciudad y en ninguna vía. Por su parte, las mujeres conductoras sin drogas se arriesgarían más que los hombres en una carretera secundaria con poco tráfico, en las calles de mi pueblo y en las calles del centro de mi ciudad. En el grupo de los no conductores son los hombres los que más se arriesgarían a conducir en los distintos tipos de vía, como en las calles de mi pueblo y ninguna vía.

11.4.9. Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas en general

Tenemos que decir que los/as jóvenes son bastantes conocedores de los efectos principales del alcohol, puntuando en mayor medida en los efectos que tanto los expertos como la literatura reflejan como los efectos más importantes del alcohol. También son los/as jóvenes buenos conocedores de los efectos de la cocaína, en general, encontrándose entre los más puntuados, los tres principales efectos de la cocaína, la sensación de euforia y nerviosismo, la sobrevaloración de la capacidad y las alucinaciones perceptivas, en caso de alto consumo. Los/as jóvenes son buenos conocedores de los efectos principales de la marihuana destacando el aumento del tiempo de reacción y los errores de estimación de la distancia y la velocidad. Igualmente tienen conocimientos sobre los efectos del éxtasis en general, aunque la tasa de respuesta para este tipo de sustancia es menor que para el resto, por lo que entendemos que los/as jóvenes no tienen tan claro los efectos del éxtasis.

En cuanto a los conocimientos que tienen los/as jóvenes sobre los efectos del alcohol en general, en función del estilo de conducción, encontramos muy destacable la gran diferencia de opinión de los conductores con drogas respecto a los conductores sin drogas y los no conductores, fundamentalmente en aquellos de los efectos constatados

del alcohol y que mayoritariamente intervienen en la accidentalidad. Así, los conductores con drogas señalan en menor medida que el resto de jóvenes ciertos efectos del alcohol. Esta diferencia quizá es debida a una falta de conocimiento real, o a un intento de justificación de su comportamiento, por parte del grupo de conductores con drogas, ya que todos los expertos coinciden en que los principales efectos del alcohol son perturbar la visión, aumentar el tiempo de reacción, provocar somnolencia, disminuir el campo visual, generar errores de estimación de la distancia y la velocidad, provocar movimientos menos precisos y disminuir los reflejos, y que además son calificados como los efectos del alcohol que intervienen principalmente en los accidentes de tráfico. Diversos estudios sugieren que a los jóvenes les falta información sobre los efectos del alcohol (Castillo, 1997; Paniagua, García, Castellano, Sarrallé y Redondo, 2001; López et al., 2001; Ministry of Health and Social Affairs, 2001), lo que podría favorecer conductas de riesgo asociadas a su uso.

Igualmente, vuelven a aparecer diferencias entre los conductores con drogas y los otros dos grupos, en los efectos del alcohol que son más secundarios como la *“distorsión de la realidad”*, las *“alucinaciones perceptivas”*, la *“sobrevaloración de la capacidad”*, la *“sensación de euforia y nerviosismo”* y la *“exageración de movimientos”*. En este caso sorprendentemente son los conductores con drogas los que muestran tasas mayores de afirmación de dichos efectos.

11.4.10. Conocimientos sobre los efectos del alcohol y otras drogas en la conducción de vehículos

Respecto al alcohol, los tres efectos que ellos califican de mayor importancia son: la *“disminución de los reflejos”*, la *“perturbación de la visión”* y el *“aumento del tiempo de reacción”*. Sirva como ejemplo la opinión de uno de los jóvenes de los grupos de discusión: *“Te crees que vas bien y es lo que pasa con el alcohol, que te crees que vas bien pero te da un estado es estos de euforia que...que no lo notas tú, que te crees que vas de puta madre y no tienes los mismos reflejos...”* (Chico, G.D. 5).

Los/as jóvenes creen que los tres efectos principales de la cocaína en la conducción de vehículos son: la *“sensación de euforia y nerviosismo”*, la *“sobrevaloración de la capacidad”* y la *“distorsión de la realidad”*.

Los principales efectos de la marihuana en la conducción, según los/as jóvenes son: la “*somnolencia*”, la “*disminución de los reflejos*” y el “*aumento del tiempo de reacción*”.

Por último, los tres efectos principales sobre la conducción asociados al éxtasis son las “*alucinaciones perceptivas*”, “*distorsión de la realidad*” y la “*sensación de euforia y nerviosismo*”. Para este tipo de sustancia es donde se aprecia un menor porcentaje de respuesta, y como ya hemos comentado, parece que los/as jóvenes tienen dudas respecto a los efectos de esta sustancia, en general, y sobre la conducción, en particular.

Nos parece muy interesante introducir como medida que podría ayudar a conocer los efectos de las drogas en general y sobre la conducción de vehículos, en particular, la simulación de los efectos de las drogas, esta podría presentarse en diversos formatos complementarios. En primer lugar se podría diseñar un videojuego que asociara el consumo de cada tipo de drogas y sus correspondientes efectos, con consecuencias negativas como la accidentalidad. En segundo lugar, se podría introducir dentro de las autoescuelas contenidos teóricos sobre los efectos de cada sustancia en la conducción y a nivel práctico introducir un simulador de efectos para que los/as jóvenes se enfrenten a diferentes situaciones de conducción. Además otro tipo de simulador, que podría tener la apariencia de un vehículo, con todos sus elementos, volante, marchas, etc., podría colocarse a la salida de las discotecas y que los jóvenes pudieran de alguna forma valorar el estado en el que se encuentran para conducir en ese momento, y que además el aparato les pudiera ofrecer alternativas a la conducción de vehículos bajo los efectos de sustancias o medidas que podrían llevar a cabo para modificar dicho estado. Un joven opina acerca de esta cuestión: “*Yo es que la verdad...es que la verdad es que lo he visto, pero me gustaría estar dentro sin estar de la persona, o sea, estar como si hubiera tomado éxtasis sin estar y ponerme en un simulador para ver lo que pasa, pero...*” (Chico, G.D. 5).

Es conocido que todas las drogas afectan a la capacidad para conducir debido a sus efectos sobre el SNC (Sistema Nervioso Central), aunque de forma diferente según sean: depresoras de la actividad nerviosa (morfina, heroína, codeína, metadona, hipnóticos y tranquilizantes); o estimulantes, que incrementan la actividad nerviosa (anfetaminas, éxtasis, cocaína, etc.); u otras que modifican la actividad nerviosa (derivados del cáñamo, marihuana, hachís, LSD, etc.). Así, mientras que quienes han ingerido sustancias como la cocaína suelen practicar una conducción agresiva y temeraria, en el caso de la marihuana el manejo es lento y torpe. Respecto a las drogas de diseño, fundamentalmente el éxtasis, su efecto en la conducción es doblemente peligroso: por un lado estimulante y, por otro, altera la percepción, genera visión inadecuada de objetos, falta de

concentración, etc. (Tráfico, 2001). Los/as jóvenes opinan acerca de los efectos de las drogas: *“Yo creo que cualquier tipo de droga afecta a la forma de estar y a la percepción que tienes de la realidad porque si no afectara no las tomarías, porque si tú tomas una droga es porque el efecto que produce te gusta, porque tú dices que te fumas un porro y no es por el sabor que tiene, es porque te cambia la percepción de la realidad. Tu cuerpo se siente bien pero tu cabeza igual no está viendo lo que hay a tu alrededor.”* (Chica, G.D. 8); *“Ya, pero en general se sabe, yo conozco mucha gente muy imprudente, si. Se ponen hasta el culo y cogen el coche y esta claro que los reflejos y todo disminuye, y a nivel neuronal pues te afecta, te crees que no pero si.”* (Chica, G.D. 7).

11.4.11. Actitudes frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas

El estar de acuerdo con calificar la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas como desagradable y estúpido, protegen de realizar dicho comportamiento. Quizás puedan resultar eficaces la potenciación de mensajes que asocien la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas a los calificativos anteriores, presentando dicha conducción como un comportamiento sin un sentido lógico y que no proporciona placer al que lo realiza.

De igual forma el estar de acuerdo con calificar la conducción bajo los efectos de las sustancias como divertida, aumenta la posibilidad de realizar comportamientos arriesgados a la hora de la conducción. Será necesaria la instauración de comportamientos alternativos que sean divertidos para conseguir la modificación de actitudes de los/as jóvenes más arriesgados.

En general, los/as jóvenes tienen una opinión muy desfavorable respecto al consumo de alcohol, cocaína, marihuana o éxtasis y la conducción de vehículos, recogándose siempre mayores proporciones entre las chicas que entre los chicos. El grupo de los más jóvenes es el que tienden a tener una opinión más favorable con el consumo de sustancias y la posterior conducción, posiblemente, porque aún no han tenido oportunidad de valorar las consecuencias negativas asociadas a dicho comportamiento, además, es en este grupo de edad donde se recoge un mayor número de no conductores. Esto tendrá que ser tenido en cuenta de cara a una labor preventiva temprana desde las autoescuelas y centros educativos.

En el caso del consumo de alcohol, cocaína o éxtasis y la posterior conducción, son los/as jóvenes que tienen una opinión indistinta al respecto los que presentan mayores riesgos de conducir bebidos o bajo el efecto de otro tipo de drogas. Estos datos nos sugieren que los/as jóvenes, bien no se han formulado una opinión consciente respecto a la conducción de vehículos bajo los efectos de estas sustancias, o bien que les es indiferente dicho comportamiento, estando su opinión más bien a favor de la conducta, como queda reflejado de hecho en su propio comportamiento, ya que son los que mayor riesgo tienen de conducir bajo los efectos de las drogas.

Cuando lo que se valora es el consumo de marihuana, son los/as jóvenes con una opinión favorable los que presentan el riesgo más alto de conducir bebidos o bajo los efectos de otro tipo de sustancias. Autores como Ferry y Wright (2005) llegan a la conclusión de que las personas que consumen cannabis creen que la marihuana no disminuye la capacidad para conducir. Además, estas personas están más dispuestas a conducir bajo los efectos de esta droga, e incluso creen que conducen mejor.

11.4.12. Procesos atribucionales (Locus de control)

El hecho de presentar un *“locus de control”* interno protege frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas, aumentando dicha protección a medida que aumenta el grado de acuerdo con *“solo de mí y de lo que yo haga depende que pueda tener un accidente de tráfico”*, *“si tomo precauciones adecuadas puedo evitar tener un accidente de tráfico”*, *“sé perfectamente lo que tengo que hacer para evitar un accidente”* y *“es fácil evitar un accidente de tráfico”*. Por el contrario, el poseer un *“locus de control”* externo influye en el comportamiento posterior, asumiendo un mayor riesgo. Así, el riesgo es mayor para los que están de acuerdo con *“el hecho de tener un accidente depende fundamentalmente de lo que hagan otros conductores”* y *“lo tendré haga lo que haga”*.

En general, los/as jóvenes de nuestro estudio poseen un *“locus de control”* interno bastante alto, indicando que los jóvenes creen que evitar una accidente de tráfico depende fundamentalmente de ellos mismos. El *“locus de control”* interno va disminuyendo a medida que aumenta la edad, este resultado puede parecer paradójico, ya que se esperaría justo lo contrario, es decir, que a medida que aumenta la edad aumente también la sensación de control sobre los diferentes acontecimientos de la vida, incluidos los referentes a la conducción de vehículos. Quizá este resultado pueda deberse

a las características que presenta la conducción en nuestros días, donde los siniestros y accidentes están a la orden del día, con una frecuencia bastante elevada y puede desembocar en una apreciación de bajo control sobre las circunstancias por parte de los conductores, a medida que van teniendo mayor experiencia de conducción.

Aunque no se aprecia diferencias importantes por género, son las mujeres las que presentan un mayor “locus de control” interno en comparación con los hombres.

Respecto cuáles son los factores que más influyen en los accidentes de tráfico, el factor que presenta una mayor proporción es la velocidad excesiva. Sin embargo, si unimos el consumo de alcohol al consumo de drogas ilegales, el factor resultante más importante para los/as jóvenes en la determinación de los accidentes, sería el consumo de sustancias, tanto legales como ilegales, el principal factor. Diversos estudios han demostrado la existencia de una relación directa entre el uso de ciertas drogas y los accidentes de tráfico. Los expertos consideran que el segundo hábito en importancia de mayor riesgo de los conductores jóvenes es el consumo de alcohol y otras drogas (Gabinete de Estudios Sociológicos Bernard Krief, 1994). Además, la cifra de conductores fallecidos que consumieron alcohol junto con otro tipo de drogas, se ha incrementado en los últimos años (Instituto Nacional de Toxicología, 2004)

Resulta llamativa la percepción del grupo de conductores con drogas respecto a los factores que más influyen en la accidentalidad de las personas, fundamentalmente en lo referente al consumo de alcohol u otras drogas, ya que este grupo atribuye una menor importancia tanto al consumo de alcohol, como al consumo de otro tipo de drogas en la accidentalidad, respecto a los conductores sin drogas y a los no conductores. Sin embargo, cuando se trata de factores asociados a un “locus de control” externo, como lo es la suerte, son los conductores con drogas los que mayor importancia les atribuyen.

Además, son las mujeres las que más destacan factores asociados a un “locus de control” interno, como el consumo de sustancias y el exceso de velocidad. Los hombres por su parte, dan más importancia a factores como la suerte, asociados a un locus de control externo.

Estos datos vuelven a confirmar la relación existente entre el “locus de control” externo y la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Serían necesarias estrategias que aumentaran el “locus de control” interno, aumentando la responsabilidad y el control sobre el propio comportamiento.

11.4.13. Percepción del riesgo

Los factores asociados a conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, en relación a la percepción del riesgo son, en primer lugar, percibir que conducir habiendo tomado una pastilla de éxtasis tiene un riesgo medio o ningún riesgo. Se ha hablado de las drogas de síntesis como drogas seguras, sin los riesgos de otras drogas conocidas, cuando lo cierto es que tienen un alto riesgo de abuso por su estrecha relación con la diversión. Sus efectos son, en definitiva, una distorsión de la realidad que puede favorecer la práctica de otras conductas de riesgo como la conducción bajo los efectos de estas sustancias. Los/as jóvenes que opinan favorablemente acerca de la conducción bajo los efectos el éxtasis presentan intención de comportarse de forma arriesgada: *“Si eres responsable y sabes que vas drogado pues tienes que ir más tranquilo, y ya esta. Yo no creo que el éxtasis sea como la cocaína en ese sentido, el éxtasis al revés, vas todo relajado, tranquilo, despacio y tal.”* (Chico, G.D. 7).

En segundo lugar, encontramos asociación entre percibir que conducir habiendo esnifado una raya de cocaína tiene un riesgo bajo. Un joven opina de esta manera: *“Porque estás todo colocado y antes de conducir te metes un lanchón y conduces de puta madre.”* (Chico, G.D. 7). Según los datos de la Memoria de Accidentes de Tráfico (2004), realizada por el Instituto Nacional de Toxicología, la cocaína estuvo presente en el 5% de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico. De esta manera, la cocaína sería la principal sustancia ilegal consumida por los conductores en nuestro país, en combinación con el alcohol.

Finalmente, percibir que conducir habiendo fumado un “canuto” de hachis o marihuana tiene un riesgo bajo o ningún riesgo, también está asociado con conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Como hemos comentado anteriormente, autores como Ferry y Wright (2005), concluyen que las personas que consumen cannabis creen que conducen mejor bajo los efectos de esta sustancia, estando más dispuestas a conducir bajo sus efectos. Ilustran las opiniones de los/as jóvenes: *“Fumar hachís, fumar marihuana no influyen en la conducción, el éxtasis sí, influye la heroína, la cocaína y las demás drogas como es lógico, pero el hachís y la marihuana no lo creo.”* (Chico, G.D. 8). Se ha demostrado que el consumo de cannabis provoca el mismo riesgo de sufrir un accidente de tráfico que el uso del alcohol (Laberge y Ward, 2004). Existen estudios que muestran que el uso de marihuana es un buen predictor en los/as jóvenes para que luego conduzcan bebidos y tengan problemas con el alcohol (Raymond y Shope, 2004). Entre los adolescentes que dicen haber conducido después del usar marihuana, más de la

mitad (56%) sostiene que el uso de la droga no afecta a su capacidad para conducir de forma segura (LaAntidroga.com, 2006).

En general, conducir habiendo bebido dos cervezas o dos copas de vino es percibido por los/as jóvenes con un riesgo bajo, aumentando dicha proporción a medida que aumenta la edad. Además, los/as jóvenes creen que conducir habiendo bebido “*dos copas de licor*” tiene un riesgo medio a la hora de tener un accidente. La valoración que se hace del alcohol como posible causa de accidentes, puede determinar en parte la conducta que se asume. Diversos autores muestran que los jóvenes menores de 25 años consideran clara y significativamente menos graves para la seguridad, las infracciones relacionadas con el alcohol (Carbonell, Soler y Rothengatter, 1990; Rothengatter, Carbonell y Bruin, 1990; Rothengatter et al., 1991; Carbonell, 1992).

Según el último informe del Plan Nacional sobre Drogas (2005), la percepción del riesgo ha disminuido, sobre todo en alcohol y cannabis, manteniéndose igual en las demás drogas, produciéndose lo que algunos expertos denominan “banalización del consumo”. Ilustran las opiniones de los/as jóvenes: “*Pues porque no hay percepción de peligro y creen que no pasa nada porque no lo haga.*” (Chica, G.D. 7). “*No, pero que a veces lo que está claro es que si tomas alcohol, por ejemplo, te crees que vas más seguro y...*” (Chico, G.D. 7).

Un 78,9% de los/as jóvenes cree que no tendría un accidente de tráfico por lo que hace, y un 21,1% cree que sí lo tendría. Si tenemos en cuenta que un 38,8% de los/as jóvenes han conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, la percepción del riesgo resulta ser deficiente en relación al menor número de personas que sí creen que podrían tener un accidente de tráfico. Además, según los jóvenes, el consumo de alcohol junto con el consumo de drogas ilegales, representa el factor más influyente a la hora de tener un accidente de tráfico, representando un 40,7% del total de los jóvenes que creen que dicho factor es el más influyente.

Los factores asociados a un “locus de control” externo como “*por culpa de otro*”, y “*no se puede controlar todo*”, representan casi un tercio del total, respecto a los factores que los/as jóvenes creen que influyen a la hora de tener un accidente de tráfico. Como ejemplo contamos con las opiniones de los/as jóvenes: “*También generaliza mucho, sobre todo, la televisión, que dice “los jóvenes, los jóvenes”, pero ¿qué quieres que te diga?, cuando yo voy por la autovía, yo no veo ningún joven y van echando mistos*” (Chico, G.D. 5); y “*No, tanto los jóvenes como los viejos, porque yo conozco gente mayor que dice “¿tú cuanto has tardado en llegar a no se donde?”, pues yo he tardado tanto,*

pues yo he tardado menos porque no sé qué, no sé cuánto; la gente se siente más...yo qué sé, se siente más respetado...yo qué sé, no se como explicarlo, se siente más..., como diciendo y porque con mi coche voy a tardar más...y nos creemos que eso es...pero mejor llegar a tiempo que nunca, y vamos, es mi opinión” (Chico, G.D. 5).

La proporción de jóvenes conductores con drogas que cree que por lo que hace podría tener un accidente es casi cuatro veces mayor que en los conductores sin drogas.

La principal razón por la que creen que podrían tener un accidente de tráfico es porque consumen alcohol y otro tipo de drogas, siendo esta respuesta casi el doble en los conductores con drogas que en los que no han conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas. *“Bueno, ¡coño!, de que a lo mejor, pueden pasarte miles de cosas, pero fundamentalmente, el 90% es culpa del alcohol”* (Chico, G.D. 5).

Resulta sorprendente que en los conductores con drogas, una de las razones principales por las que creen que no tendrían un accidente sea porque *“consumen muy poco si van a conducir”*, presentándose esta opinión en una proporción cuatro veces mayor que en los conductores sin drogas.

Además, casi el doble de los conductores con drogas, respecto a los conductores sin drogas y los no conductores, piensa que no tendría un accidente porque *“toma precauciones”*, como utilizar el cinturón de seguridad o guardar la distancia reglamentaria. Esta diferencia puede ser debida a que el grupo de conductores con drogas es consciente de su comportamiento arriesgado y pone en marcha estrategias para paliar de alguna forma las posibles consecuencias negativas derivadas de dicho comportamiento.

También un porcentaje mínimo de los conductores con drogas, tres veces mayor que el de conductores sin drogas, cree que no tendría un accidente porque *“respeto las leyes de tráfico”*. Entendemos que dichas leyes estarán referidas a cuestiones no relacionadas con el consumo de alcohol y otras drogas en la conducción y que sería una medida dirigida a paliar las consecuencias de la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Se encuentran con frecuencia este tipo de incongruencias entre los jóvenes en relación a la importancia atribuida a los diferentes factores que influyen en la accidentalidad: *“Sí, es muy egoísta pero es la realidad y lo que todo el mundo hace, que es la gracia, pero yo prefiero correr a saltarme...yo saltarme no me salto nada, sí, la velocidad sí me la salto, pero...lo que son las señales...yo cuando hago un stop lo hago, y cuando hago un ceda el paso lo hago”* (Chico, G.D. 5).

En cuanto a las diferencias de género podemos decir que son los chicos quienes, en mayor proporción que las chicas, creen que por lo que hacen podrían tener un accidente de tráfico.

Referente a la razón principal por la que los/as jóvenes creen que podrían tener un accidente de tráfico, “*consumen drogas*”, son las mujeres del grupo de conductores con drogas las que presentan mayores tasas de respuesta mayores a la de los chicos, siendo las chicas las que mayor percepción de riesgo presentan asociado al consumo de alcohol y otras drogas. En el reciente estudio SARTRE 3 (DGT, 2003), el porcentaje de personas que opina que el alcohol “nunca”, “raramente”, o “a veces” puede causar accidente es diferente según la edad y el género, un 21% de los hombres más jóvenes (18-24 años) concede poca importancia al factor alcohol en la producción de accidentes, frente al 17% de las mujeres de la misma edad. En general, las mujeres de todas las edades valoraron más la influencia negativa del alcohol. Sirva de ilustración la siguiente opinión: “*Las niñas siempre consumen menos, sabemos más ponernos un límite; yo por lo menos se hasta dónde puedo llegar y se que si bebo un sorbo más lo que me puede pasar, igual ya la experiencia.*” (Chica, G.D. 8).

También es llamativo que casi un tercio de los chicos conductores con drogas piensen que la razón por la que pueden tener un accidente sea porque “*escapa a su control*”, en una mayor proporción que las chicas. “*Pero eso no tiene nada que ver, por mucho que tu sepas conducir, cualquier día te sale cualquier tontería. Saber conducir, nunca vas a saber conducir. Te puede salir cualquier día cualquier tontería y vas a pegar el ostión igual que si llevaras dos días con el coche o peor*” (Chico, G.D. 5). Además, un tercio de de las mujeres conductoras con drogas creen que no tendrían un accidente, porque “*cuando consumen drogas luego no conducen*”, en una proporción tres veces mayor a la de los hombres. En el 17,8% de los casos, los hombres conductores con drogas, creen que no tendrían un accidente porque “*toman precauciones*”, frente a un 0% de mujeres.

11.5. FACTORES FACILITADORES ASOCIADOS A CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS

11.5.1. Patrones de ocio y tiempo libre

Tres cuartas partes de los/as jóvenes ven TV, video o DVD, siendo la principal actividad realizada por los/as jóvenes en la última semana. Estos medios podrían convertirse en las grandes herramientas de intervención que ayuden a paliar la accidentalidad en los/as jóvenes, asociada al consumo de alcohol u otro tipo de drogas.

La segunda actividad más frecuente realizada por los/as jóvenes fue la de ir a bares, pubs, discotecas....etc. Así, tres quintas partes del total de los/as jóvenes realizaron actividades relacionadas con la distribución y consumo de alcohol y/o de otro tipo de drogas.

La mitad de los/as jóvenes leyeron, pintaron, realizaron trabajos manuales o escucharon música, y menos de la mitad, practicaron deportes, fueron al cine, teatros o conciertos o realizaron excursiones o viajes.

Resulta impactante que ni una décima parte de los/as jóvenes realice actividades sociales, ya que dichas actividades podrían aprovecharse para ser los medios ideales del fomento de la conducción de vehículos libre de drogas. Por otro lado, si tenemos en cuenta que algunos estudios han observado que los jóvenes que practican más deporte puntúan más alto en escalas de búsqueda de sensaciones, y lo mismo ocurre con los jóvenes que consumen drogas frente a los que no consumen (Comín, Torrubia y Mor, 1998), parece lógico que programar alternativas de ocio al consumo que cubran esas necesidades podrían potenciar hábitos saludables en jóvenes, planteando que fueran los propios jóvenes quienes ofrecieran información útil sobre dichas alternativas, seleccionaran las actividades y gestionaran los proyectos, como forma de implicarles activamente (Dunn y Johnson, 2001).

Si tenemos en cuenta el estilo de conducción, la actividad más realizada por parte de los/as jóvenes conductores con drogas fue la de ir a bares, pubs o discotecas.

Los/as jóvenes gastaron una media de 34,7€ en actividades de ocio y tiempo libre en la última semana, el grupo de conductores con drogas fue el que más dinero gastó en sus actividades de ocio y tiempo libre. Este dato concuerda con estudios que han asociado el dinero del que disponen semanalmente los jóvenes con el consumo de tabaco, alcohol,

cannabis y otras drogas ilegales (Díez et al., 1998; Martínez, García, Domingo y Machín, 1996; Mendoza, Sagrera y Batista, 1994).

La mayoría de los/as jóvenes salieron de marcha en la ciudad de Granada y alrededores, una quinta parte lo hizo en zonas rurales, siendo la media de kilómetros recorridos en un fin de semana para salir de marcha de 8,9 kilómetros.

Más de la mitad de los/as jóvenes consumieron alcohol u otro tipo de drogas en la última semana, llegando a un 84% en los conductores con drogas.

Las sustancias más consumidas en la última semana fueron en primer lugar vino/ cerveza, seguido de licores como whisky, ron, ginebra, en tercer lugar consumieron marihuana, seguido de cocaína, otras sustancias y finalmente éxtasis. Los conductores con drogas son los más consumidores, sea cual sea el tipo de droga consumida. Según la encuesta realizada por el Plan Nacional sobre Drogas en el año 2004, el alcohol sigue siendo la sustancia más consumida entre los/as jóvenes. En el último informe del Plan Nacional sobre Drogas (2005) se llega a la conclusión de que hay un desarrollo insuficiente de las estrategias de prevención que se ha traducido a un bajo nivel de modificación de comportamientos y hábitos en relación con el consumo de sustancias. Los consumos de cannabis y de cocaína entre escolares han aumentado de forma importante desde 1998, pasando de un 25,7% de consumidores de cannabis de 14 a 18 años en dicho año, al 36,6% en el 2004; y de un 4,5% de consumidores de cocaína a un 7,2%.

En el grupo de los conductores con drogas apenas se encuentran diferencias por género en cuanto al tipo de sustancia consumida. Sin embargo, las mujeres no conductoras presentan un mayor consumo de alcohol, bien sea vino/cerveza, como licores, en la última semana; así mismo las mujeres conductoras sin drogas beben más licores que los hombres. Por el contrario, los hombres conductores sin drogas y no conductores presentan un mayor consumo de “cocaína”, “marihuana”, “éxtasis” y “otras sustancias” que las mujeres. También los hombres conductores sin drogas beben más vino/cerveza.

11.5.2. Recursos disponibles e identificados para acceder a la información sobre las drogas y sus efectos

El lugar preferido para obtener información sobre las drogas y sus efectos es un “centro especializado”, seguido de “Internet”.

En cuanto a la persona a la que acudirían para obtener información, la mayor parte de los/as jóvenes que responden, acudirían a “*especialistas*” como médicos o psicólogos. Como segunda opción acudirían a los “*amigos*”, seguido de a los “*padres*” y finalmente a los “*hermanos/as*”.

En función del estilo de conducción, a la hora de acudir a un lugar para pedir información sobre las drogas y sus efectos, la gran mayoría no responde o no acudiría a “*ningún lugar*”. La mayor parte de los conductores sin drogas acudiría a un “*centro especializado*”, mientras que los conductores con drogas prefieren acudir a “*Internet*” para consultar sobre este tema en mayor medida.

En cuanto a la persona a la que acudirían para pedir información sobre las drogas y sus efectos, en función del estilo de conducción, nos encontramos con que son los “*amigos*” los que suponen una mayor fuente de información para los conductores con drogas. Para los conductores sin drogas y los no conductores sería un “*especialista*” la persona a la que acudirían mayoritariamente.

En mayor número los conductores sin drogas acudirían a los “*padres*”, respecto a los conductores con drogas y no conductores. Diversos estudios encuentran que tanto una buena relación con los padres (Muñoz-Rivas y Graña, 2001) como el “*apego familiar*” (Martínez y Robles, 2001) son buenos factores de protección de cara al consumo de drogas. Además, la supervisión parental o conocimiento que tienen los padres sobre la actividad cotidiana de sus hijos está inversamente relacionada con diferentes conductas de riesgo (Stice y Barrera, 1995; Jackson, Henriksen, Dickinson y Levine, 1997; Goselin, Larocque, Vitaro y Gagnon, 2000; DiClemente et al., 2001).

En cuanto al lugar al que acudirían para pedir información de drogas y sus efectos, en función del estilo de conducción y del género, nos encontramos que son los hombres los que en mayor medida no acudirían a “*ningún lugar*” para buscar dicha información. Sin embargo, las mujeres de todos los grupos, acudirían a un “*centro especializado*” o buscarían información en “*Internet*”, en mayor medida que los hombres.

En cuanto a la persona a la que acudirían para pedir información sobre drogas en función del estilo de conducción y del género, son las mujeres las que acudirían en mayor medida a “*hermanos*” y “*especialistas*”, también a los “*padres*”, excepto en el grupo de conductores sin drogas cuya tasa, de los que acudirían a los “*padres*”, es ligeramente superior en hombres. En general, los chicos de todos los grupos no acudirían “*a nadie*”,

en mayor proporción que las chicas. Solamente un 2% de los/as jóvenes acudiría a “su casa”.

Entendemos que los/as jóvenes localizan los recursos que podrían facilitarles la información necesaria, aunque la mayoría no acudiría a ningún lugar, posiblemente y a pesar de ser localizados como recursos, los centros especializados pueden resultarles a los/as jóvenes de difícil acceso.

Por su parte, Internet a pesar de que puede resultar ser un recurso accesible, los/as jóvenes acudirían en una proporción mínima, quizás debido a la gran cantidad de posible información que ofrece, siendo necesario seleccionar o cribar la información relevante. Por ello pensamos que resultaría eficaz implantar páginas *web* dirigidas a jóvenes que ofrezcan información rigurosa y que, por otro lado, puedan resultar atractivas a los/as jóvenes por el diseño de sus formatos, la rapidez de acceso y la posibilidad de responder a preguntas concretas de una forma inmediata. Para autores como Vázquez (2000), el chat, la página *web* y el correo electrónico se convierten en herramientas fundamentales para el desarrollo de un proyecto de Educación Vial.

Posiblemente una medida protectora frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas sea poder acudir a personal especializado para informarse sobre las drogas y sus efectos, quizá este tipo de recursos estén siendo hoy por hoy poco accesibles para los/as jóvenes, fundamentalmente para los conductores con drogas que prefieren el anonimato que les ofrece Internet, posiblemente como medida para evitar ser sancionados verbalmente o reprendidos por su conducta. Además, tenemos que tener en cuenta que los jóvenes opinan que reciben información confusa sobre algunas drogas (Hernán, Ramos y Fernández, 2002). Esta misma opinión queda reflejada en el siguiente comentario: *“También depende del tipo de información que tú tengas de las drogas porque por ejemplo si tu no sabes lo que te puede pasar pues dices “ah, si no pasa ná” y empiezan a comerte la cabeza”* (Chica, G.D. 2).

Es destacable que en su “casa” acudirían muy pocos jóvenes para tener información sobre este tema, siendo un poco mayor la proporción en el grupo de conductores sin drogas. Hemos visto que son los/as jóvenes conductores sin drogas los que en mayor medida acudirían a los padres y a su casa para pedir información. Entendemos que sería deseable que los padres pudiesen implicarse en la prevención de comportamientos de riesgo asociados al consumo de sustancias, ya que cuando los padres realizan dicha labor, disminuye la posibilidad de que los/as jóvenes realicen ese tipo de comportamientos. En opinión de los/as jóvenes: *“Pero la culpa ahí la tienen los padres,*

porque el muchacho no es mayor de edad y la responsable es la educación que le dan los padres, es muy importante, porque todo depende de la educación que te den pero si yo soy una persona que a mis padres nunca me han dicho, no cojas el coche cuando bebas. Si nunca me han dicho ten cuidado con el coche, si nunca me han dicho, ten cuidado con todo eso, pues siempre voy a tener más posibilidades de tener y provocar accidentes a otras personas que si me hubieran educado bien. La educación es imprescindible” (Chico, G.D. 5).

Las intervenciones dirigidas a la prevención de conductas de riesgo en la juventud, como el consumo de drogas y la posterior conducción, deben incluir a los padres, posiblemente y como proponen autores como Lochman y Steenhoven (2002), incidir en estrategias encaminadas a la adquisición de habilidades básicas por parte de los padres, como la disciplina, la supervisión y la solución de problemas, a la vez que se mejora la relación emocional entre padres e hijos. Los programas de Educación para la Salud orientados al desarrollo de relaciones parentales competentes para la crianza y educación de los hijos, suele tener una especial relevancia en la promoción de la salud de los mismos (Costa, Morales y Juste, 1995).

Dentro de los Modelos Evolutivos, las teorías como la de Bronfenbrenner (1979 y 1985; Bronfenbrenner y Morris, 1998), diferencian y explican los diferentes contextos o sistemas en los que tiene lugar el desarrollo o actuación de los sujetos. Así, se diferenciarían cuatro tipos de contextos de influencia: microsistema, mesosistema, exosistema y macrosistema. Los llamados microsistemas serían los contextos más próximos a los/as jóvenes, el grupo de iguales es el contexto de mayor referencia e influencia para los/as jóvenes; mientras que la familia y el centro docente, actuarían modulando los posibles comportamientos de riesgo a los que se exponen los jóvenes (Papalia, 2001). Los mesosistemas hacen referencia a las relaciones que se establecen entre los diferentes microsistemas, como por ejemplo, la comunicación que existe entre la familia y el grupo de amigos o, entre la familia y el centro docente donde estudia el joven. Dentro del exosistema podríamos incluir la importancia de los servicios sociales, médicos, jurídicos, etc., en el desarrollo de los/as jóvenes, así como en la prevención e intervención sobre los comportamientos de riesgo. Dentro de este contexto, merece una mención especial los medios de comunicación, que se han convertido en un medio educativo muy importante, especialmente la televisión, los videojuegos e Internet. El último sistema, y el más alejado del sujeto, sería el macrosistema, que incluiría los aspectos culturales como son los valores, las creencias y expectativas de la sociedad, en este caso, la occidental, en

relación con los/as jóvenes. También el momento histórico, siglo XXI, y el marco económico, tendrían su importancia dentro de este sistema.

Actualmente, la mayoría de los programas preventivos o de tratamiento de las diferentes conductas de riesgo de los/as jóvenes, intentan actuar de forma conjunta en todos y cada uno de los posibles contextos en los que se desarrolla la vida de dichos jóvenes (Comas, 1994; Comas y Granado, 2002; Marina, 2002; Salvador y Martínez, 2002). Creemos que esta línea de actuación debe ser potenciada diferenciado cada sistema e introduciendo medidas específicas de prevención para cada uno.

11.5.3. Hábito de hablar con distintas personas sobre las drogas

Por lo que hemos visto en los resultados, conforme aumenta la frecuencia con la que los/as jóvenes hablan de drogas con *“amigos”*, *“hermanos”* y *“la pareja”*, aumentan también las posibilidades de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, es decir, los que hablan algunas veces y muchas veces tienen más riesgo que los que hablan pocas veces o nunca. Sería necesario aclarar cuál es el contenido de dichas conversaciones, ya que podemos intuir que el contenido está referido básicamente a las características positivas que los/as jóvenes asocian al consumo de drogas y no tanto a los posibles perjuicios derivados de dicha práctica. De hecho el hablar con personas que comparten la misma valoración positiva de las drogas, podría potenciar una actitud a favor del consumo y otros comportamientos de riesgo asociados.

En cuanto a mantener conversaciones con los padres, se observa que más de un tercio de los/as jóvenes declara no hablar nunca de estos temas con su *“padre”*, sin apreciarse diferencias por género, mientras que más de un tercio de los hablan algunas veces de ello con su *“madre”*, siendo esta proporción ligeramente superior en las chicas. Por edades, se observa que es el grupo de los más pequeños el que suele tener conversaciones más frecuentes con alguno de sus progenitores, siendo los/as jóvenes que no tienen o no conocen a sus padres o madres los que presentan mayores riesgos de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

Los/as jóvenes dicen haber hablado algunas veces con los *“profesionales de la salud”* sobre drogas, siendo esta frecuencia mayor a medida que desciende la edad. En este caso, no se encuentra asociación entre el hecho de hablar con médicos o psicólogos sobre drogas y la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

Más de la mitad de los chicos, y casi la misma proporción de chicas, señalan no hablar nunca de estos temas con sus “profesores”, siendo los/as jóvenes de 24 a 28 años los que menos mantienen estas conversaciones con ellos. No se ha observado relación con el hecho de conducir tras consumir alcohol u otras drogas.

11.5.4. Conducción

Tres cuartas partes del total de jóvenes entrevistados es conductor, mayoritariamente de coche y un tercio de los/as jóvenes conduce moto.

La mayor parte llevan entre 2 y 5 años conduciendo, aumentando el número de conductores que han conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas a medida que aumenta la experiencia de conducción, siendo mayor la experiencia de conducción en los hombres que en las mujeres.

La mayor parte de los/as jóvenes conduce varias veces a la semana, siendo mayor la frecuencia de conducción entre los conductores con drogas y mayor también, entre los hombres que entre las mujeres. Álvarez (2001), determinó que a mayor frecuencia de conducción, aumentaba también la proporción de consumidores de mayor cantidad de alcohol y cuando se les pregunto a los/as jóvenes si habían conducido después de haber consumido algún tipo de bebida alcohólica, sólo el 26,7% contestó que no, siendo mayor esta proporción entre las mujeres (38,6%), que entre los hombres (22,9%).

Una cuarta parte de los/as jóvenes ha sufrido un accidente de tráfico siendo el conductor del vehículo. Esta proporción aumenta a casi el doble entre los conductores con drogas y es casi la mitad menor entre los conductores sin drogas. El consumo habitual de drogas ilegales se relaciona con un aumento del número de accidentes, triplicándose este número si se conduce bajo sus efectos. Esto ha sido descrito por varios autores (Álvarez, 1995; Del Río,1995; Del Río, 2001).

En función del género, son los hombres conductores con drogas los que más accidentes han sufrido. Estos datos coinciden con los de estudios que muestran que el número de involucrados en un accidente de tráfico se multiplica en función del género, siendo el de las chicas muchísimo menor (Tráfico, 2002). Además, las mujeres jóvenes tienen menos accidentes de tráfico bajo los efectos del alcohol (Elliot et al., 2005).

Solamente una décima parte de los/as jóvenes considera que el accidente sufrido fue grave. En el grupo de conductores con drogas, son las mujeres las que mayor gravedad atribuyen a los accidentes sufridos, sin embargo, entre los conductores sin drogas, son los hombres los que más.

La mayor parte de los/as jóvenes no ha realizado ningún cambio, tras haber sufrido un accidente de tráfico. Los cambios realizados con mayor frecuencia son ser más prudente en relación a la velocidad, uso del cinturón de seguridad y mirar los espejos, prestar más atención, no volver a conducir tras haber sufrido el accidente, respetar las señales de tráfico, revisar el vehículo y, solamente una persona, ha retomado clases prácticas.

Es sorprendente que solamente una persona de los 193 jóvenes que sufrieron un accidente de tráfico haya vuelto a retomar clases prácticas, entendemos que posiblemente la mayor dificultad para acceder a este tipo de recursos sea el elevado coste que hoy por hoy requieren las autoescuelas. A nuestro modo de ver se podría pensar en algún tipo de financiación o reducción de precio del coste de las clases prácticas, cuando la persona es poseedora del carné de conducir y decide retomar las clases por propia iniciativa, sin que haya tenido que ser producto de una sanción por parte de las autoridades competentes.

11.5.5. Conducción y drogas

La mayor parte de los/as jóvenes, la última vez que condujeron bajo los efectos del alcohol y otras drogas, lo hicieron en fin de semana, así el 80% de los jóvenes condujeron bajo los efectos de las drogas siendo viernes, sábado o domingo. Estos resultados concuerdan con los datos que reflejan la accidentalidad en jóvenes y que muestran que la mayor parte de los accidentes que sufren los jóvenes se producen en fines de semana. Es por ello que consideramos que las medidas preventivas deberían hacer hincapié en plantear estrategias alternativas a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas durante el fin de semana. En el año 2003, la mitad de las muertes en jóvenes por accidente de tráfico, ocurrieron en viernes, sábado o domingo (IIHS, 2005).

Nos sirve de ilustración los comentarios de chicos y chicas de los grupos de discusión: “Por la noche y en fin de semana porque es cuando están las discotecas abiertas, es cuando está más bien el trayecto ese de salir y beber y todo eso” (Chica, G.D. 2); “Si es adictivo, esos casos se suelen presentar los fines de semana, es muy raro que alguien

entre semana tenga un accidente por causa de droga. El alcohol está más a la orden del día, pero las drogas suelen ser más los fines de semana y sobretodo el éxtasis.” (Chica, G.D. 4); “Pero tú fíjate lo que estamos hablando ahora mismo, desde el primer momento, desde la primera esquina hasta la otra esquina, no verás a nadie de más de 30 años, todo el mundo bebiendo, todo el mundo fumando porros, todo el mundo metiéndose coca, todo el mundo no se qué, y todo jóvenes, que es la gracia, que luego esos jóvenes van y cogen el coche y a tomar por culo, y es lo que pasa, que los fines de semana que se cruje a todo el mundo porque hay...” (Chico, G.D. 5); “Primero el alcohol, mucha gente sobretodo los fines de semana se ponen púos...los mendas...” (Chico, G.D. 8).

La sustancia más consumida fue alcohol, tanto vino/cerveza como licores, seguida de hachís o marihuana, cocaína, éxtasis y otras sustancias. Un estudio del Instituto Nacional de Toxicología (2004), revela que mientras el número de análisis que han dado positivo por consumo de alcohol etílico en conductores fallecidos ha bajado casi ocho puntos porcentuales en los últimos cuatro años, la cifra de los que además de alcohol consumieron drogas, se ha incrementado. En Granada, un estudio de la Unidad de Cuidados Intensivos del Hospital de Traumatología pone de manifiesto que los “porros” y la cocaína superan al alcohol como causa de accidentes entre jóvenes, detectándose su consumo en uno de cada dos pacientes que ingresan con algún tipo de traumatismo grave (Díaz et al., 2005).

La última vez que los/as jóvenes condujeron bajo los efectos del alcohol u otras drogas, la cantidad más consumida de alcohol y éxtasis fue de “3-4 unidades”. Para el hachís, cocaína y otras drogas, la cantidad más frecuente fue la de “1-2 unidades”.

En cuanto a la cantidad y tipo de sustancia consumida la última vez que los jóvenes condujeron bajo los efectos del alcohol y otras drogas por género, son los hombres los que presentan mayores tasas de consumo en la cantidad de “1-2 dosis o unidades”, excepto en el caso de los porros de hachís o marihuana, donde para esta cantidad son las mujeres mayores consumidoras.

Igual que en el caso anterior, en el caso de la cantidad de “5 o más”, son los hombres los que presentan mayores tasas de consumo en todas las sustancias presentadas, excepto en el consumo de los porros de hachís o marihuana que es levemente superior en el caso de las mujeres.

Las mujeres son las que presentan mayores tasas de consumo cuando se trata de “3-4” vasos de vino/cerveza o de licor. Para esta cantidad y en el resto de las sustancias, son los hombres los más consumidores.

Es destacable que la proporción de consumidoras de hachís y marihuana, sea superior para las mujeres en las cantidades de 1-2 porros y de 5 o más, así como para la cantidad de tres o cuatro vasos tanto de vino/cerveza como de licor. Tenemos que tener en cuenta que estos datos están referidos a la última vez que los jóvenes condujeron bajo los efectos de algún tipo de sustancias, ya que como hemos visto anteriormente, las mujeres en este estudio son las que menos conducen bajo los efectos del alcohol y otras drogas. A pesar de ello, estamos asistiendo a un aumento en el consumo de sustancias por parte de las mujeres y hay una tendencia a igualar las diferencias de género existentes. De hecho, hemos visto en el patrón de ocio y tiempo libre que son las mujeres las mayores consumidoras de cualquier variedad de alcohol la semana anterior al estudio, aunque para el resto de las sustancias, son los hombres los mayores consumidores. Por estas razones consideramos que no se deben descuidar las acciones dirigidas a la prevención del consumo en mujeres, quizá aumentando la valoración positiva hacia valores considerados femeninos, como la prudencia, la responsabilidad y sensatez. Sin olvidar que al valorar positivamente dichas características podrían ser fomentadas en el resto de la sociedad, así un chico “prudente” debería ser reforzado en su comportamiento por todos los actores sociales implicados, la familia, el grupo de iguales, los profesionales sanitarios y educativos y el resto de la sociedad en general.

11.6. FACTORES REFORZANTES ASOCIADOS A CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS

11.6.1. Beneficios obtenidos tras conducir bajo los efectos de las drogas

La mayor parte de los/as jóvenes cree que no ha obtenido ningún tipo de beneficio tras haber conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Los beneficios que han obtenido en mayor medida son divertirse más, sentirse más cómodo, ligar más y conducir mejor.

Las mujeres conductoras con drogas no han obtenido “ningún” tipo de beneficio por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, en mayor medida que los hombres. En el resto de beneficios comentados en el párrafo anterior son los hombres los que presentan mayores proporciones.

Destacamos que la mayor proporción de beneficios obtenidos están relacionados con una mayor diversión y comodidad. De esta forma, las medidas preventivas tendrían que ir dirigidas a proporcionar a los/as jóvenes alternativas divertidas y cómodas a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas. Como nos recuerda Ramón Bayés (2005), la información es necesaria, pero no es suficiente; para entender nuestra frecuente falta de coherencia entre la información de que disponemos y el comportamiento que practicamos, el énfasis debemos colocarlo tanto en el contenido de la información, como en la inmediatez de las consecuencias placenteras que nos proporciona la práctica de las conductas de riesgo.

Posiblemente la mayor comodidad pueda ser cubierta con alternativas de transporte público más baratas y accesibles para los/as jóvenes, fundamentalmente respecto al horario: *“Porque yo voy con mi coche y si me quiero ir a una hora pues me voy a una hora y no tengo que esperar al autobús, porque por ejemplo, en el autobús hay un horario pues como cualquier servicio público, a las 3.30 h, sale el primero, a las 5 h, sale otro, ¿no? Y los horarios también tienen que ver, a lo mejor un niño tiene estipulado con su padre llegar a una hora a su casa (Chico, G.D. 5); “Positivas yo creo que también, porque no tienes que pegarte la caminata y no tienes que estar esperando tres cuartos de hora el autobús.” (Chica, G.D. 5).*

La mayor diversión podría cubrirse con actividades alternativas al consumo de alcohol u otras drogas en horarios nocturnos en fin de semana, por ejemplo actividades deportivas, recordemos que un 41% del total de jóvenes practicó deporte en su tiempo de ocio la

semana anterior, siendo este porcentaje incluso superior en los conductores con alcohol u otras drogas que practicaron deporte en un 48,5% de los casos. Para estimular la participación de los/as jóvenes en dichas actividades deportivas se deberían plantear actividades que supongan un reto para los/as jóvenes, o bien financiar la práctica de deportes que hoy por hoy puedan resultar de difícil acceso para los/as jóvenes, dado su elevado coste. Un ejemplo sería la práctica de esquí nocturno, financiando su coste, en las pistas de Sierra Nevada, siendo necesaria la ampliación de servicios de autobuses y horarios que comuniquen la ciudad con la estación de esquí, fundamentalmente en fin de semana o festivos.

También podríamos conseguir el objetivo anterior fomentando que el transporte alternativo, aludido previamente, pueda presentar características que los/as jóvenes atribuyan como más divertidas, quizás mediante la implantación de autobuses nocturnos que realicen recorridos por las zonas de marcha y que presenten elementos divertidos como *karaoke*, disponibilidad de selección de música, sorteos de material diverso con el número del billete del autobús, etc.

11.6.2. Perjuicios obtenidos por conducir bajo los efectos de las drogas

Solamente una quinta parte de los/as jóvenes han obtenido algún perjuicio o consecuencia negativa, tras haber conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

En su teoría de la acción razonada Ajzen y Fishbein (1980), proponen que la intención de conducta de una persona viene determinada por las consecuencias que se pueden derivar de la conducta y su probabilidad, la importancia que esas consecuencias tengan para la persona, el comportamiento que esperan de ella las personas significativas de su entorno, la importancia que la persona da a la opinión que tienen otras personas, la evaluación de las oportunidades, las facilidades o barreras externas para la ejecución de la conducta y la percepción de autoeficacia para la ejecución de dicha conducta.

Los/as jóvenes que han obtenido perjuicios, éstos han consistido en discutir con otras personas, sufrir un accidente, haber sido parados en un control, ser multados, discutir con la policía y haberles subido la cuota el seguro.

Acerca de los perjuicios obtenidos los/as jóvenes se expresan así: *“Yo lo que sí veo es de la retirada del carné, por ejemplo, mi hermano fue por Alicante y le paró la Guardia Civil porque iba a 96 km/h en una carretera de 60, y le han quitado el coche un mes y por*

ejemplo en su caso, por ejemplo, el tiene que trabajar como casi todo el mundo, pero lo suyo sería una sanción psicológica muy elevada y según qué casos retirada del carné..." (Chico, G.D. 5); *"A mi por ejemplo, cuando me pillaron, que me pillaron con el coche borracho pues ¿qué ha pasado? que yo salgo el fin de semana y no me llevo el coche a ningún lado ni la moto."* (Chico, G.D. 5).

En total, las consecuencias negativas relacionadas con las fuerzas de seguridad tan sólo representan un 7,8% de los casos. Entendemos que es necesario el aumento del control policial, quizás no centrado exclusivamente en una función sancionadora económica o verbal, sino más bien disuasoria por su presencia y, fundamentalmente educativa, donde la estrategia de felicitación por una buena conducción, en los casos donde el conductor lleva a cabo comportamientos seguros al volante, podrían servir de medios para aumentar la concienciación en temas de Seguridad Vial.

En el caso de los perjuicios obtenidos al conducir bajo el efecto del alcohol y otras drogas son las mujeres las que en mayor medida no han obtenido ninguno. También las mujeres dicen haber sufrido un accidente en mayor proporción. En el resto de los posibles perjuicios obtenidos son los hombres los que presentan mayores casos.

11.6.3. Sensación de agobio, culpa o arrepentimiento después de conducir bajo los efectos de las drogas

Respecto a la frecuencia con la que han sentido agobio, culpa o arrepentimiento después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, la mayoría de los/as jóvenes nunca se ha sentido así, seguido de sólo alguna vez, siempre, más de la mitad de las veces y, finalmente, menos de la mitad de las veces.

Los motivos por los que han sentido agobio, culpa o arrepentimiento son en su mayoría por miedo a tener un accidente, en más de tres cuartas partes de los casos. Creemos que las campañas que asocian consumo de alcohol a una mayor accidentalidad están calando en la población joven. *"Muchas veces me pongo a pensar, qué he hecho, he hecho unas tonterías que me podía haber quitado la vida, pero en un momento, ¿entiendes?"* (Chico, G.D. 8). Creemos además que también sería importante asociar el consumo de otro tipo de sustancias con los accidentes de tráfico, fundamentalmente respecto a la marihuana o hachís, dada la menor percepción del riesgo asociado a dichas sustancias.

Casi la mitad se ha sentido de esa manera por miedo a encontrarse con un control, seguido de por miedo a que los multen. Creemos que una mayor presencia de los agentes de seguridad en el tráfico sería recomendable, como hemos comentado anteriormente, ya que al aumentar la probabilidad de obtener esta consecuencia, disminuirían los comportamientos de riesgo que se están estudiando. Un joven opina en sobre esta cuestión: *“Yo cuando voy ciego lo paso muy mal, porque voy todo emparanollado a ver si me encuentro un control, y no veas qué movida.”* (Chico, G.D. 7).

Más de un tercio se sintió de esa manera por miedo a atropellar a alguien y casi en la misma proporción por darles un disgusto a sus padres. Vemos que los/as jóvenes son sensibles a las posibles consecuencias que puedan afectar a terceras personas, como hemos comentado en el apartado anterior, el comportamiento que esperan del joven las personas significativas de su entorno, es un factor determinante en la conducta.

Las dos opciones menos elegidas son por miedo a quedarse parapléjico y por miedo a haber hecho el ridículo. Resulta llamativo que una mínima parte de los/as jóvenes haya sentido agobio culpa o arrepentimiento, tras haber conducido bajo los efectos de las drogas, por miedo a quedarse parapléjico, cuando sabemos que cinco millones de personas en todo el mundo quedan discapacitadas cada año (OMS, 2004); en España cada fin de semana 50 jóvenes se quedan parálíticos (Tráfico, 2002). Pensamos que consecuencias tan negativas como la comentada son susceptibles de ser rechazadas por los/as jóvenes, ya que es difícil asumir y aceptar que a ellos les pueda pasar, y podrían incluso generar reacciones inversas, minimizando las posibilidades de dichas consecuencias. De hecho, vamos a ver más adelante, que medidas como la visita a hospitales con afectados por accidentes de tráfico, como medio sancionador para disminuir la conducción bajo los efectos de las drogas, es aceptada en mayor medida por los/as jóvenes que no conducen bajo los efectos de las drogas, mientras que los conductores con drogas muestran un mayor desacuerdo con este tipo de medidas.

Lo que han hecho los/as jóvenes ante el agobio, culpa o arrepentimiento es en su mayoría hacerse el propósito de cambiar, seguido de nada, haberle dado muchas vueltas a la situación, habérselo dicho a los/as amigos/as, ir a un profesional de la salud y solamente dos jóvenes se lo han dicho a sus padres. Creemos que los agentes que estamos implicados en esta temática tendríamos que aprovechar la predisposición a cambiar el comportamiento mostrado por los/as jóvenes tras haber conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas, haciéndose necesarias también medidas que faciliten el acceso a los profesionales de la salud por parte de los/as jóvenes.

En cuanto a la frecuencia con la que han sentido sensación de agobio, culpa, o arrepentimiento, después de conducir bajo los efectos del alcohol en función del género, las mujeres presentan mayores proporciones en las categorías más extremas, es decir, siempre y nunca.

Los motivos más destacables por los que han sentido agobio, culpa o arrepentimiento en función del género son, en mayor proporción para las mujeres, por miedo a tener un accidente y por darles un disgusto a sus padres.

Los hombres por su parte presentan mayores proporciones por miedo a atropellar a alguien.

Lo que han hecho los/as jóvenes conductores tras haber conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, ante los sentimientos del agobio, culpa o arrepentimiento por género es, casi en la mitad de los/as jóvenes, hacerse el propósito de cambiar, y esta acción en mayor medida la han hecho las mujeres. La segunda opción más frecuente es la de no haber hecho nada, siendo superior en los hombres. Las mujeres prefieren como opción bastante mayoritaria darle muchas vueltas. Los hombres por su parte prefieren decírselo a los amigos, más que las mujeres. Casi el doble de hombres que de mujeres han ido a un profesional de la salud.

11.6.4. Respuesta del entorno después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas

La frecuencia con la que los amigos han aceptado que los/as jóvenes condujeran bajo los efectos del alcohol u otras drogas es en su mayoría pocas veces, seguido muchas veces, algunas veces, nunca y no tiene/ no conoce.

Los hermanos han aceptado algunas veces que hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas con mayor frecuencia, seguido de pocas veces, nunca, no tiene/no conoce y muchas veces.

Sorprendentemente, la mayor frecuencia con la que los profesionales de la salud han aceptado que los/as jóvenes hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, es algunas veces, seguido de no tiene/ no conoce, nunca, pocas veces y muchas veces.

Un elevado número de padres han aceptado algunas veces que sus hijos hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, seguido de nunca, no tiene/ no conoce, pocas veces y muchas veces.

Igualmente, las madres han aceptado algunas veces con mayor frecuencia que sus hijos hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, seguido de nunca, pocas veces, no tiene/ no conoce y muchas veces.

También los profesores han aceptado en mayor medida algunas veces que sus alumnos hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, seguido de no tiene/ no conoce, nunca, muchas veces y pocas veces.

La pareja por su parte ha aceptado algunas veces que su chico/a conduzca bajo los efectos del alcohol u otras drogas, seguido de pocas veces, muchas veces, nunca y no tiene/no conoce.

Destacamos que es la pareja junto con los amigos los que en mayor proporción han aceptado muchas veces que los/as jóvenes conduzcan bajo los efectos del alcohol u otras drogas. Así mismo, la pareja y los amigos son los que también en mayor medida han aceptado nunca y pocas veces que los/as jóvenes conduzcan en ese estado. Por estos dos motivos consideramos que el grupo de amigos y la pareja podrían ser los agentes clave sobre los que se podría actuar, de cara a la prevención del comportamiento de riesgo de los/as jóvenes. Quizá se podrían fomentar mensajes publicitarios donde el grupo de iguales y la pareja sancionen verbalmente a un joven que vaya a conducir o haya conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, o bien, felicite al joven por haberse decidido a no conducir en dicho estado. De manera que estas medidas puedan ayudar a modificar conclusiones de estudios que muestran que la presencia de otros pasajeros jóvenes aumenta el riesgo de sufrir un accidente mortal en casi cinco veces más que por ir solo (Williams, 2001).

No debemos olvidar que el apoyo social es básico para el desarrollo de la identidad de los/as jóvenes, para el desarrollo de relaciones íntimas, para la prevención de comportamientos de riesgo y para el establecimiento de normas y provisión de incentivos que controlen y mantengan los comportamientos preventivos (Sarason, Sarason y Pierce, 1990; Bayés, 1995; Burlison, Albrecht y Sarason, 1994).

11.7. MEDIDAS APORTADAS PARA EVITAR LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS

Se asocia un mayor riesgo de conducción bajo los efectos de las drogas cuando los/as jóvenes están totalmente en desacuerdo con las siguientes medidas: poner vigilantes en las discotecas para controlar su venta, entregar las llaves en la puerta de la discoteca y no recuperarlas hasta que estén bien, aumentar los controles en las puertas de las discotecas, y sancionar con penas de cárcel o retiradas del carné. Vemos por tanto que los/as jóvenes más arriesgados no valoran positivamente medidas fuertemente sancionadoras e inmediatas a la realización de su comportamiento.

Sin embargo, los/as jóvenes más arriesgados, sí están de acuerdo con medidas a largo plazo que no supongan una sanción directa e inmediata de su comportamiento como *“aumentar la educación que los padres dan a sus hijos”*, quizás demandando la educación que ellos no han recibido, aunque también pueda ser una forma de excusar su propio comportamiento, ya que hemos visto que estos jóvenes tienen la intención de realizar comportamientos de riesgo en diferentes situaciones, frente a los/as jóvenes conductores que no conducen bajo los efectos del alcohol u otras drogas. En general, esta es una medida con la cual están de acuerdo la mayoría de los/as jóvenes: *“Yo he llegado a un sitio y ha visto de todo, he visto una mesa más grande que esta llena de marihuana, llena de todo, yo podía haber consumido pero no lo he hecho porque a mí me han educado así. Yo se lo que eso hace, se lo que va a provocar después, y eso me lo han enseñado en casa.”* (Chica, G.D. 8); *“No creo que haya una solución a este problema porque afecta a mucha gente y cuando es así, las soluciones se hacen más difíciles, pero creo que se debe hacer desde la casa de cada uno, no creo que un profesor ni un educador consiga mucho si no se empieza desde la propia casa.”* (Chica, G.D. 8).

Además, el estar de acuerdo con *“disponer de un aparato personal que permita saber cual es tu estado en ese momento”* está relacionado con conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, de esta forma dicha medida se convertiría en una medida paliativa o de reducción de daños para los más arriesgados, que les ayudaría a valorar el nivel de intoxicación que pueden asumir para conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Quizás, los profesionales implicados en la prevención de los accidentes de tráfico, deberíamos empezar a plantearnos estrategias de reducción de daños que, aunque no erradiquen los comportamientos de riesgo, palien de alguna forma las posibles consecuencias negativas y puedan ser asumidas con mayor facilidad por los conductores más arriesgados, dada su apertura inicial a esos tipo de estrategias.

A continuación pasamos a comentar las medidas que no muestran asociación estadística con conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

Los/as jóvenes, en general, están totalmente de acuerdo con medidas como aumentar el número de taxis a las salidas de las discotecas y aumentar el transporte público y gratuito, y en mayor medida las chicas, ya vimos en apartados anteriores que las chicas tenían una mayor intención de coger un taxi en una situación donde estuvieran a punto de coger el vehículo y se dieran cuenta de que están colocadas, frente a los chicos. Además, hay menos chicas conductoras y conducen con menor frecuencia que los chicos, por lo que pensamos que sería importante potenciar este tipo de medidas básicamente entre los chicos. También tenemos que aprovechar que incluso los conductores con drogas están en su mayoría de acuerdo con dicha medida. Ilustra el comentario de una de las chicas de los grupos de discusión: *“Que hubiese taxis cerca de las discotecas y que la gente los viera y se fueran en taxis y así no cogen el coche”* (Chica, G.D. 4).

Cuando se plantea el sancionar con visitas a hospitales y atención a personas que hayan tenido un accidente de tráfico, vemos que son los conductores sin drogas los que, en mayor proporción, están bastante o totalmente de acuerdo con esta medida. Como ya hemos señalado, los conductores con drogas al verse con mayores posibilidades de sufrir consecuencias tan negativas, como sería sufrir una discapacidad tras un accidente de tráfico, podrían rechazar en mayor medida el contacto con personas discapacitadas. Así mismo, las posibilidades de ser sancionados a consecuencia de su comportamiento son mucho mayores que para los que no conducen bajo los efectos del alcohol y otras drogas. A este respecto opina uno de los/as jóvenes de los grupos de discusión: *“Lo que yo veo también muy bien y lo he escuchado, es que había un juez en Granada que a los jóvenes cuando pasaba cualquier cosa de esas que tenía un accidente o lo que sea, en vez de sancionarlo, a lo mejor si lo sancionaban, a trabajos sociales, por ejemplo, a mí, yo nunca me ha pasado y que no me pase, yo tengo un porrazo, ¿no? Y yo se que en el momento que a mí me llevan a lo mejor al hospital, yo si las personas son conscientes de lo que sufre la gente, porque hasta que no te pasa no sabes tú lo que es, y las personas se conciencien de que sufre esa gente, porque hasta que no te pasa no sabes tú lo que es.”* (Chico, G.D. 5).

Medidas como realizar sesiones para explicar a los/as jóvenes las consecuencias del alcohol y las drogas en la conducción son más aceptadas, en general, en mayor medida por las mujeres y por los grupos de mayor edad.

Una medida más impopular es la de aumentar la cuantía de las multas y disminuir las facilidades de pago, sobre todo para los/as jóvenes de menor edad, entendemos que porque disponen de un menor nivel adquisitivo.

Igualmente, aumentar la dificultad para obtener el carné de conducir es la medida con la que más en desacuerdo están los/as jóvenes, principalmente en el grupo de 14-18 años, que es el que en mayor medida aspira a obtener su permiso de conducción próximamente. A pesar de ello algunos jóvenes opinan acerca de dificultar el acceso al permiso de conducir y hablan con cierta ironía respecto a esta medida: *“Pero lo que estamos hablando ya es que los carnés, según decían, los carnés se tendrían cuando seas padre, cuando tengas 30 años...porque como los jóvenes dependemos del coche, de que me ande bien el coche, de que me hagan bien la carretera, de que no beba, de que no me den de beber, de que haya policías haciendo controles, dependemos de esto, dependemos de lo otro, pues...total, yo no les daría el carné hasta los 40 años porque como dependemos de todo, y somos totalmente dependientes de todo, no valemos para nada, estáis poniendo que los jóvenes no valemos para nada, dependemos de todo. Yo me veo que yo no dependo de nadie, y cuando yo pego un porrazo porque voy a 150, a lo mejor lo estoy diciendo ahora porque soy joven, fíjate, pero lo pagaré por mi responsabilidad, no porque la carretera, no porque lo otro, no por lo otro...no por el de adelante, ahora, si el de adelante la lía sí, pero si el de adelante va lento y yo me lo como es culpa mía”* (Chico, G.D. 5); *“Pues yo no lo veo bien, tendría que haber más todavía, y que te quitaran el carné en el momento, y que te lo sacaras otra vez, tú verías como no beberían más. Así se quitarían todas las tonterías, lo que pasa es que hasta que no te dan el palo no te...”* (Chico, G.D. 5).

Para finalizar, es importante tener en cuenta que a la hora de plantear medidas de intervención es clave reconocer la dificultad de modificar comportamientos de riesgo, ya que esto aumenta la reacción positiva y el acogimiento de las prácticas, incluso en personas muy expuestas (Baggaley, 1988, 1992; King, 1988).

11.8. FRECUENCIA CON LA QUE LOS/AS JÓVENES HAN VIAJADO CON ALGUIEN QUE HAYA CONSUMIDO ALCOHOL U OTRO TIPO DE DROGAS

Respecto a la frecuencia con la que los/as jóvenes han viajado con alguien que haya consumido algún tipo de sustancia, podemos decir que, la mayor parte de los/as jóvenes, sólo han viajado “*alguna vez*” con una persona que conducía bajo los efectos del alcohol o de otro tipo de droga, siendo el porcentaje mayor para los conductores con drogas, seguido de los conductores sin drogas y los no conductores.

Los conductores con drogas que “*nunca*” han viajado con alguien que haya consumido alcohol u otras drogas, representa una tercera parte respecto a los conductores sin drogas y los no conductores. Podemos deducir de estas diferencias, que al realizar un tipo de comportamiento arriesgado, como es conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas puede favorecer la asunción de otros comportamientos de riesgo, como es viajar con alguien que haya consumido alcohol u otras drogas.

Las diferencias entre conductores con drogas y los otros dos grupos, aumentan a medida que aumenta la frecuencia con la que viajan con otras personas que han consumido, alcohol y otras drogas, presentando mayores porcentajes en los conductores con drogas.

En cuanto a las diferencias por género y la frecuencia con la que los/as jóvenes viajaron en un vehículo conducido por alguien que haya consumido alcohol u otro tipo de drogas, podemos decir que no aparecen grandes diferencias entre chicas y chicos, fundamentalmente en el grupo de conductores con drogas.

Los conductores con drogas muestran porcentajes casi idénticos para ambos géneros, solamente en la frecuencia de varias veces a la semana (viajaron en un vehículo conducido por alguien que haya consumido alcohol u otro tipo de drogas), las chicas superan a los chicos. En el grupo de conductores sin drogas los chicos viajaron más en las categorías más extremas, la de mayor y menor frecuencia, mientras que las chicas viajaron más en las categorías centrales, cerca de una vez al mes y cerca de una vez a la semana. En el grupo de no conductores los hombres fueron los que más viajaron en las categorías de sólo alguna vez, cerca de una vez al mes, y varias veces a la semana. Las chicas por su parte viajaron más cerca de una vez a la semana y nunca.

En un estudio realizado en población estudiantil, el 31,9% de los adolescentes informaron haber sido pasajeros en un automóvil llevado por un conductor ebrio (Adlaf et al., 2003).

11.9. CAMBIOS REALIZADOS COMO CONDUCTOR PARA EVITAR ACCIDENTES DE TRÁFICO

Desde que han oído por primera vez del aumento de los accidentes de tráfico la mitad de los/as jóvenes conductores bajo la influencia del alcohol y otras drogas ha hecho algo por no tener uno. En mayor medida, los/as jóvenes conductores sin drogas, hicieron algo por no tener un accidente, y también en mayor proporción las mujeres. Es vital aprovechar estas circunstancias favorables al cambio para reforzar a los/as jóvenes hacia un comportamiento más saludable. Según el modelo de las Etapas de cambio (Prochaska y DiClemente, 1992), la mitad de los/as jóvenes se encontrarían en una Etapa de Acción, donde la persona selecciona una estrategia para el cambio y comienza a perseguirla. La situación más difícil, y en la que los profesionales implicados debemos tomar parte, es en el mantenimiento de los cambios iniciados por los/as jóvenes. El modelo resalta que para que una persona este motivada a cambiar su comportamiento no saludable, tienen que concurrir tres estímulos de cambio: poseer la habilidad, los recursos y la confianza necesarios para llevar a cabo el cambio; estar dispuesto a cambiar y valorar el cambio como importante y deseable; estar listo para cambiar, haber decidido finalmente cambiar un comportamiento particular no saludable.

En cuanto a los cambios realizados para evitar tener accidentes de tráfico estas son las medidas más importantes que los/as jóvenes han puesto en marcha y que por tanto serán mucho más fáciles de implantar de cara a la prevención: la opción más mayoritaria, en cuanto al tipo de cambio, es la de “adaptar la velocidad a la vía y a las condiciones”, con más de la mitad de los conductores con drogas y sin drogas. Recordemos que en el grupo de conductores con drogas, la intención de conducta en función del tipo de vía (en el que conducirían si estuviesen “colocados”), no siempre tenía que ver con las vías más seguras, como por ejemplo, en una autovía con mucho tráfico o en una autovía con poco tráfico.

A pesar de ello, las medidas preventivas deberían de estar enfocadas, en potenciar los cambios por los que los/as jóvenes espontáneamente ya se están decantando.

Es esperanzador que la mayor parte de los/as jóvenes hayan puesto en marcha estrategias tan significativas como “no beber ni tomar drogas si van a conducir”, incluso en el grupo de conductores con drogas, de los que han hecho algo para evitar un accidente de tráfico, casi la mitad de ellos han optado por esta medida. Por esto consideramos que es clave reforzar positivamente a los/as jóvenes que han realizado este cambio tan importante. Quizá las campañas publicitarias a través de cualquier medio

de difusión deberían estar dirigidas, en una parte importante, a estos jóvenes que ya han iniciado los cambios hacia comportamientos más saludables, de manera que podamos contribuir al mantenimiento de dichos cambios. También los profesionales sanitarios y educativos deberían estar atentos a manifestaciones de cambio de comportamiento en esta misma línea, para poder reforzar dichos cambios a través del refuerzo verbal, el entrenamiento en habilidades de autoreforzo, así como de habilidades que permitan el mantenimiento de los cambios, favoreciendo la confianza de los/as jóvenes en sí mismos.

Otra medida interesante es la de “turnarse con los amigos para conducir y que uno no tome nada”, incluso una cuarta parte de los conductores con drogas apuesta por esta medida, aunque es mayor en los conductores sin drogas. Recordemos que este tipo de medidas están asociadas a un menor riesgo de conducir bajo los efectos de sustancias, de esta manera, sería importante aprovechar este tipo de cambios en cuanto a turnarse en cuanto los amigos para potenciarlo, aumentando la valoración que los/as jóvenes tienen de él, y como dijimos en otros apartados, introduciendo elementos asociados a la diversión, la seguridad y el ahorro económico que conlleva dicha práctica. Una posible medida podría provenir de las aseguradoras automovilísticas, con la presentación de un formato de seguro que implique a varios conductores jóvenes de un mismo vehículo para establecer turnos de conducción seguros durante el fin de semana, y que supongan un ahorro económico para dichos jóvenes, siendo mayor el ahorro a medida que se constaten la ausencia de infracciones de tráfico asociadas al consumo de alcohol u otro tipo de drogas.

Sorprende que para los conductores con drogas, como medida para evitar tener un accidente, “corran sólo por la ciudad o pueblo”, aunque es una medida que apoyan una mínima parte de los casos.

En cuanto a las diferencias por género, destacamos que son los hombres los que preferentemente “no beben ni toman drogas si van a conducir”, frente a las mujeres. Hemos de tener en cuenta que son los hombres los que más conducen bajos los efectos del alcohol y otras drogas, y resulta lógico que realicen cambios de comportamiento para evitar accidentes de tráfico, en mayor medida que las mujeres. Las mujeres por su parte, son mayoritarias en cuanto a “no llevar el vehículo cuando salgo de marcha”. Tendríamos que tener en cuenta las diferencias comentadas anteriormente para potenciar las medidas en las que cada género es más favorable.

La razón que más motiva a los/as jóvenes a cambiar su comportamiento es “ver la gran cantidad de accidentes que hay”, incluso en los conductores con drogas, en dos quintas

partes del total de los/as jóvenes. Esto nos lleva a pensar que las estrategias de visualización del número de accidentes de tráfico, puestas en marcha por la DGT en las diferentes fechas clave de “operaciones salida”, están dando sus resultados y los/as jóvenes son sensibles a ellas.

Otra razón importante y relacionada con la anterior es el “miedo a tener un accidente”, así una décima parte de los conductores con drogas cree que es una de las razones que más les motivan a la hora de realizar cambios de comportamiento para evitar un accidente de tráfico, siendo ligeramente superior en los conductores sin drogas. Hay que tener en cuenta que el motivo principal por el cual los/as jóvenes han sentido agobio, culpa o arrepentimiento tras conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas fue “por miedo a sufrir un accidente”, dentro de los reforzantes que vimos en el capítulo anterior. Quizá una vía a potenciar en la prevención, ya iniciada en diferentes campañas, sea la de asociar accidentalidad en jóvenes al consumo, no sólo de alcohol, sino también de otro tipo de drogas, destacando cuáles son los efectos concretos de cada sustancia sobre la conducción, en función de la cantidad ingerida. Recordemos que hay drogas como la marihuana que son percibidas con un riesgo menor en la conducción de vehículos bajo sus efectos.

En cuanto a las diferencias de género, respecto a las razones que motivan los cambios, son las mujeres las que más se motivan con “ver la gran cantidad de accidentes que hay”. Por su parte, los hombres conductores con drogas, están más motivados que las mujeres “por miedo a tener un accidente”. Por estas razones creemos que los mensajes en las campañas publicitarias deberían enfatizar los elementos más sensibles para cada género, así enfatizar el número de accidentes a través de mensajes dirigidos básicamente a las chicas, y por otro lado, enfatizar la asociación entre consumo de alcohol y otras drogas y la accidentalidad a través de mensajes dirigidos básicamente a los hombres.

11.10. FACTORES QUE MÁS INFLUYEN EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS

Los factores de riesgo asociados a la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas que se han obtenido del análisis multivariante son el sexo, la edad, el factor “grupo de iguales homogéneos”, el factor “autoeficacia percibida”, la frecuencia con la que se habla sobre drogas con la pareja, el factor “percepción del riesgo”, el grado de acuerdo o desacuerdo con las afirmaciones “conducir bajo los efectos del alcohol es desagradable” y “conducir bajo los efectos del alcohol es aburrido”, la opinión respecto al consumo de alcohol si después se va a conducir, el factor “percepción del riesgo asociado a bebidas de alta graduación y drogas ilegales” y el factor “baja confianza en el otro para conducir mi vehículo”.

Con respecto al sexo, controlando por el resto de variables, los hombres tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol que las mujeres. En cuanto a la edad, conforme aumenta la edad aumenta el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol.

Aquellos/as jóvenes que hablan de drogas con su pareja muchas veces tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol que aquellos que nunca hablan de drogas con su pareja. Los/as jóvenes sin pareja y los que hablan pocas veces tienen un riesgo mayor, que los que nunca hablan con su pareja.

En cuanto al grado de acuerdo o desacuerdo con la afirmación “conducir bajo los efectos del alcohol es desagradable”, los/as jóvenes que están totalmente de acuerdo y bastante de acuerdo tienen un riesgo menor que los que están totalmente en desacuerdo.

Los/as jóvenes que están totalmente de acuerdo o bastante en desacuerdo con la afirmación “conducir bajo los efectos del alcohol es aburrido” tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol. Sin embargo, aquellos/as jóvenes que están bastante de acuerdo o ni de acuerdo ni en desacuerdo tienen menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol.

Los/as jóvenes con una opinión desfavorable sobre el consumo de alcohol si después se va a conducir, tienen mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol que aquellos que tienen una opinión muy favorable. Lo mismo ocurre con aquellos que tienen una opinión indistinta, siendo el riesgo superior que los que tienen una opinión muy favorable.

Con respecto a los factores “grupo de iguales homogéneos”, “autoeficacia percibida” y “percepción del riesgo” conforme aumenta el grado de desacuerdo con las afirmaciones de dichos factores aumenta el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol.

Bandura (1977 y 1987), en su Teoría Cognitivo Social identifica tres elementos fundamentales para explicar los comportamientos de las personas: las expectativas sobre los resultados de la conducta o acción preventiva (sin incluir explícitamente los costes o barreras que pueda percibir la persona); los incentivos o valor atribuido al resultado esperado en términos de mejora para la salud; y las expectativas de autoeficacia o capacidad esperada de mantener o modificar una conducta saludable determinada. La autoeficacia de una persona depende de sus propios logros, de la experiencia vicaria, de la persuasión verbal y de la disminución de la actividad fisiológica.

Con el factor “baja confianza en el otro para conducir mi vehículo” ocurre lo contrario, conforme aumenta el grado de acuerdo con las afirmaciones de estos factores aumenta el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol. Sirva como ilustración el extracto siguiente de uno de los grupos de discusión: *“Pero ahí está ya la persona, por ejemplo, yo he tenido casos, y no hace mucho tiempo, este fin de semana, de gente que quería coger el coche e iba un poco contenta y yo personalmente no me monte en su coche, es decir, “si quieres que me monte en tu coche deja que lo lleve yo”, porque yo voy mas seguro conduciéndolo yo que en las manos de otra persona y prefiero llevar el coche yo a que lo lleve otra persona”, “Pero si tú has bebido también, ¿qué seguro vas a estar”, “Pero me creo más responsable, me veo muchísimo mas responsable que esa persona.”* (Chicos, G.D. 5). Otro de los/as jóvenes opina en este mismo sentido: *“Este es mi coche y lo llevo yo”, y a lo mejor hay otro que tiene carné y va bastante mejor, pero “como el coche es mío, él no lo lleva.”* (Chico, G.D. 7).

Con respecto al factor “percepción del riesgo asociado bebidas de alta graduación y drogas ilegales”, conforme aumenta la percepción de riesgo de las afirmaciones correspondientes, disminuye el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol. Se presentan opiniones opuesta respecto a esta cuestión: *“Influye seguro porque, ¿porqué hay tantos accidentes?, los fines de semana sobre todo, porque se ponen hasta el culo.”* (Chica, G.D. 8); *“Es según la persona, hay personas que pueden hartarse y otras no, es que las conozco y no les influye conduciendo.”* (Chico, G.D. 8).

CAPÍTULO 12
CONCLUSIONES

FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS

- A medida que aumenta la edad aumenta el riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
- Las mujeres presentan un menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
- Los/as jóvenes que completaron sus estudios secundarios presentan un menor riesgo de conducir bebidos o bajo los efectos de otro tipo de drogas, frente a los que tienen estudios primarios y superiores.
- Los/as jóvenes trabajadores son los que presentan una conducción mas arriesgada.
- Los/as jóvenes que viven por su cuenta tienen más riesgo de conducir bebidos que los que viven con su familia.
- Los/as jóvenes que se desplazan a mayores distancias son los que más aseguran haber conducido bebidos o bajo la influencia de otras drogas.
- Los/as jóvenes que se desplazan menor distancia para salir de marcha son los que más se protegen de realizar sus desplazamientos viajando en vehículos conducidos por otras personas que han tomado alguna sustancia extraña.
- A mayor edad mayor predisposición, que no cambio real, a la adopción de cambios de conducta en beneficio de una conducción segura.
- Los y las jóvenes con estudios superiores son los que mayor conciencia muestran de tener que establecer cambios de conducta con respecto a la conducción de vehículos, seguido de los/as jóvenes con estudios secundarios y por los/as jóvenes con estudios primarios.

FACTORES PREDISPONENTES

- Las creencias sobre el consumo de drogas asociadas a un menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas son estar de acuerdo con *“si no lo haces tus amigos creen que eres un cortarrollos”*, *“a las chicas no les gusta que estés colocado a la hora de ligar”*, *“las chicas piensan más que los chicos las consecuencias que suele tener*

el consumo de drogas”, “no voy a la discoteca con los amigos, cuando están colocados”, “son los más jóvenes los que más se dejan manipular por los amigos para consumir” y “el hecho de tomar drogas o beber es un acto evitable”.

- Estar en desacuerdo con que *“si no tomo algo no me divierto”* protege a los/as jóvenes de optar por comportamientos de riesgo.

- Estar totalmente de acuerdo con la afirmación de que *“con moderación a todo el mundo le sienta bien tomar algo”* tiene un mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

- La creencia *“es importante que la gente no consuma alcohol u otras drogas”*, actuaría como medida protectora frente a conducir bajo el efecto de sustancias.

- La razón más importante por la que los/as jóvenes creen que se consume alcohol u otras drogas es, en general, porque es una costumbre extendida.

- La segunda razón más importante es la presión de los amigos, excepto para el grupo de los conductores con drogas cuya segunda opción es la de que el no consumo disminuye la diversión.

- La tercera razón es la vergüenza de parecer distinto, menos para el grupo de conductores con drogas cuya tercera razón más importante es la facilidad que existe para conseguir drogas o alcohol.

- Los/as jóvenes que se muestran bastante en desacuerdo con *“los chicos tienden a envalentonarse cuando están colocados e intentan demostrar conduciendo que son muy hombres”, “cuando las chicas salen de fiesta y saben que van a beber o consumir algo no se llevan el coche o la moto”, “cuando vas colocado no se controla en la carretera las señales o lo que pueda ocurrir” y “los jóvenes no piensan las consecuencias de coger un vehículo estando colocados”,* son los que registran un mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otro tipo de drogas. Esto puede indicar una falta de convergencia entre lo que piensan y/o dicen y lo que hacen.

- Estar totalmente en desacuerdo con *“hay personas que conducen mejor si van colocados”* disminuye el riesgo de conducir bebido, así como estar bastante en desacuerdo con la idea *“hay drogas, como los porros que no hacen nada y que no influyen en la conducción”*.

- Las tres razones principales por las que los y las jóvenes se decidieron a conducir bajo los efectos de las drogas son *“confiaban en que no pasaría nada”*, *“no lo pensó”* y *“se arriesgó”*. La cuarta y quinta razón, en orden de importancia, para los/as jóvenes decidirse a conducir bajo los efectos de las drogas son *“estaba en una zona alejada”* y *“no había transporte público”*,
- Los/as jóvenes que se encuentran totalmente de acuerdo con la idea *“me parece estupendo turnarse entre los amigos para que cada fin de semana conduzca uno que no tome alcohol ni drogas”*, son los que presentan menor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol, respecto a los que están totalmente en desacuerdo.
- En relación a la creencia de que *“lo mejor de turnarse con los amigos para conducir es que ahorras gasolina”*, los/as jóvenes que se muestran indiferentes ante ésta, tienen un menor riesgo de conducir habiendo bebido que los que están totalmente en desacuerdo.
- Los que están totalmente en desacuerdo con *“es mejor ver quién está menos colocado al final de la noche para que sea quién conduzca, que tener que turnarse para que alguien no tome nada”*, son los que presentan un menor riesgo de conducir cuando han bebido.
- Los/as jóvenes en su mayoría, si estuviesen a punto de coger el vehículo y se diesen cuenta de que están colocados, optarían por realizar acciones o tomar medidas como *“dejaría a un amigo conducir mi vehículo”*, siendo esta opción superior en los hombres conductores con alcohol y otras drogas, frente a los conductores sin drogas y no conductores.
- La segunda opción, después de la anteriormente comentada en cuanto a la intención de conducta, es la de coger un taxi o un autobús, esta opción es preferida fundamentalmente por los conductores sin drogas y los no conductores.
- En cuanto a las circunstancias en las que se arriesgarían a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas y tener un accidente, son mayoritariamente en una emergencia y en segundo lugar, para llevar a un amigo que se encuentre mal. Un importante número de jóvenes se arriesgaría si no hay transporte público o si no hay nadie que los pueda llevar.
- Los conductores con drogas asumirían un mayor riesgo en todas las circunstancias presentadas (para llevar a un amigo que se encuentre mal, para no llegar tarde a mi casa, para llevar a mi ligue a casa, en una emergencia, si el vehículo se tiene que quedar sin vigilancia, para ir a pillar más droga, si no hay transporte público, para seguir de fiesta en

otro sitio y si no hay nadie que me pueda llevar), excepto en la opción *“nunca estaría dispuesto a correr ese riesgo”*.

- En cuanto a la opción *“nunca estaría dispuesto a correr el riesgo”*, son las mujeres de todos los grupos, las que mayoritariamente la eligen.

- En cuanto al tipo de vía en la que conducirían si hubiesen consumido alcohol u otras drogas, los/as jóvenes en general conducirían en mayor proporción en las calles de su pueblo, seguido de en una carretera secundaria con poco tráfico. En tercer lugar, conducirían en las calles de un barrio de su ciudad, la cuarta opción es en una autovía con poco tráfico, la quinta, en ninguna vía y finalmente la sexta opción en una autovía con mucho tráfico

- Los conductores con drogas tienen una intención de conducta mayor que los conductores sin drogas y los no conductores en todas las opciones presentadas (autovía con mucho tráfico, autovía con poco tráfico, carretera secundaria con mucho tráfico, carretera secundaria con poco tráfico, calles de mi pueblo, calles de un barrio de mi ciudad, calles del centro de mi ciudad), excepto en *“ninguna vía”*.

- Los hombres conductores con drogas conducirían en mayor proporción que las mujeres en todos los tipos de vías presentados, excepto en la opción *“ninguna vía”*.

- Los y las jóvenes son bastantes conocedores por lo general de los efectos del alcohol, la cocaína, la marihuana y el éxtasis, aunque la respuesta para esta última sustancia es menor que para el resto.

- Los conductores con drogas reconocen en menor medida los efectos constatados del alcohol que mayoritariamente intervienen en la accidentalidad.

- Respecto al alcohol, los tres efectos que los/as jóvenes califican de mayor importancia en la conducción de vehículos son: la *“disminución de los reflejos”*, la *“perturbación de la visión”* y el *“aumento del tiempo de reacción”*.

- Los/as jóvenes creen que los tres efectos principales de la cocaína en la conducción de vehículos son: la *“sensación de euforia y nerviosismo”*, la *“sobrealimentación de la capacidad”* y la *“distorsión de la realidad”*.

- Los principales efectos de la marihuana en la conducción, según los/as jóvenes, son la *“somnolencia”*, la *“disminución de los reflejos”* y el *“aumento del tiempo de reacción”*.

- Los tres efectos principales sobre la conducción asociados al éxtasis son las “alucinaciones perceptivas”, “distorsión de la realidad” y la “sensación de euforia y nerviosismo”.
- El estar de acuerdo con calificar la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas como desagradable y estúpido protege de realizar dicho comportamiento.
- En general, los/as jóvenes tienen una opinión muy desfavorable con respecto al “consumo de alcohol, cocaína, marihuana o éxtasis y la conducción de vehículos”, recogándose siempre mayores proporciones de los que piensan así entre las chicas que entre los chicos.
- El grupo de los más jóvenes es el que tiende a tener una opinión más favorable con el consumo de sustancias y la posterior conducción.
- En el caso del consumo de alcohol, cocaína o éxtasis y la posterior conducción, son los/as jóvenes que tienen una opinión indistinta al respecto los que presentan mayores riesgos de conducir bajo los efectos de sustancias, así como los/as jóvenes con una opinión favorable hacia el consumo de marihuana.
- El hecho de tener un elevado “locus de control” interno, protege frente a la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
- El “locus de control” interno para nuestra muestra va disminuyendo a medida que aumenta la edad.
- El factor que más influye en los accidentes de tráfico es para los y las jóvenes la velocidad excesiva.
- Si unimos el consumo de alcohol al consumo de drogas ilegales, el factor resultante más importante para los/as jóvenes en la determinación de los accidentes sería el consumo de sustancias tanto legales como ilegales.
- El grupo de conductores con drogas atribuye una menor importancia al consumo de alcohol y de otro tipo de drogas en la accidentalidad.
- Los conductores con drogas son los que más puntúan en factores asociados a un “locus de control” externo, como lo puede ser la suerte.

- Percibir que conducir habiendo tomado una pastilla de éxtasis tiene un riesgo medio o ningún riesgo, está asociado a conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
- Percibir que conducir habiendo esnifado una raya de cocaína tiene un bajo riesgo se asocia con conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
- Percibir que conducir habiendo fumado un “*canuto*” de hachis o marihuana tiene un riesgo bajo o ningún riesgo, también está asociado con conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
- Conducir habiendo bebido dos cervezas o dos copas de vino es percibido por los/as jóvenes con un riesgo bajo, disminuyendo tal riesgo percibido, a medida que aumenta la edad.
- Los/as jóvenes creen que conducir habiendo bebido “*dos copas de licor*” tiene un riesgo medio a la hora de tener un accidente.
- La proporción de jóvenes conductores con drogas que cree que por lo que hace podría tener un accidente es casi cuatro veces mayor que los conductores sin drogas.
- La principal razón por la que creen que podrían tener un accidente de tráfico es porque consumen alcohol y otro tipo de drogas.
- Una de las razones principales por las que los conductores con drogas creen que no tendrían un accidente es porque “*consumen muy poco si van a conducir*”.
- Casi un tercio de los chicos conductores con drogas piensan que la razón por la que pueden tener un accidente es porque “*escapa a su control*”, y en una mayor proporción que las chicas.
- Un tercio de de las mujeres conductoras con drogas creen que no tendrían un accidente, porque “*cuando consumen drogas luego no conducen*”, en una proporción tres veces mayor a la de los hombres.

FACTORES FACILITADORES

- Tres cuartas partes de los/as jóvenes ven TV, video o DVD, siendo la principal actividad realizada por los/as jóvenes en la última semana. La segunda actividad más frecuente realizada por los/as jóvenes, fue la de ir a bares, pubs, discotecas, etc.
- La actividad más realizada por parte de los/as jóvenes conductores con drogas en la última semana fue la de ir a bares, pubs o discotecas, etc.
- Los/as jóvenes gastaron una media de 34,7€ en actividades de ocio y tiempo libre en la última semana, el grupo de conductores con drogas fue el que más dinero gastó en sus actividades de ocio y tiempo libre.
- Más de la mitad de los/as jóvenes consumieron alcohol u otro tipo de drogas en la última semana, llegando a un 84% en los conductores con drogas.
- Las sustancias más consumidas en la última semana fueron en primer lugar vino/ cerveza, seguido de licores como whisky, ron, ginebra, en tercer lugar consumieron marihuana, seguido de cocaína, otras sustancias y finalmente éxtasis.
- Excepto en el grupo de los conductores con drogas, donde apenas se encuentran diferencias por género, en las diferentes sustancias presentadas, las mujeres conductoras con drogas y no conductoras presentan un mayor consumo de “licores”; por el contrario, los hombres conductores sin drogas y no conductores presentan un mayor consumo de “cocaína”, “marihuana”, “éxtasis” y “otras sustancias” que las mujeres.
- El lugar preferido para obtener información sobre las drogas y sus efectos es un “centro especializado”, seguido de “Internet”.
- En cuanto a la persona a la que acudirían para obtener información, la mayor parte de los/as jóvenes que responden acudirían a “especialistas” como médicos o psicólogos. Como segunda opción acudirían a los “amigos”, seguido de a los “padres” y finalmente a los “hermanos/as”.
- En mayor número los conductores sin drogas acudirían a los “padres”, respecto a los conductores con drogas y no conductores.

- Conforme aumenta la frecuencia con la que los/as jóvenes hablan de drogas con “amigos”, “hermanos” y “la pareja”, aumentan también las posibilidades de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
- Más de un tercio de los/as jóvenes declara no hablar nunca de estos temas con su “padre”, sin apreciarse diferencias por género, mientras que más de un tercio hablan algunas veces de ello con su “madre”, siendo esta proporción ligeramente superior en las chicas.
- El grupo de los más jóvenes es el que suele tener conversaciones más frecuentes con alguno de sus progenitores, siendo los/as jóvenes que no tienen o no conocen a sus padres o madres los que presentan mayor riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.
- Los/as jóvenes dicen haber hablado algunas veces con los “profesionales de la salud” sobre drogas, siendo esta frecuencia inversamente proporcional a la edad.
- Más de la mitad de los chicos, y casi la misma proporción de chicas, señalan no hablar nunca de estos temas con sus “profesores”.
- Tres cuartas partes del total de jóvenes entrevistados es conductor, mayoritariamente de coche, y un tercio de los/as jóvenes conduce moto.
- La mayor parte llevan entre 2 y 5 años conduciendo, aumentando el número de conductores que han conducido bajo los efectos del alcohol y otras drogas a medida que aumenta la experiencia de conducción, y siendo mayor la experiencia de conducción en los hombres que en las mujeres.
- La mayor parte de los/as jóvenes conduce varias veces a la semana, siendo mayor la frecuencia de conducción entre los conductores con drogas, y mayor también entre los hombres que entre las mujeres.
- Una cuarta parte de los/as jóvenes ha sufrido un accidente de tráfico siendo el conductor del vehículo. Esta proporción aumenta a casi el doble entre los conductores con drogas y baja a la mitad menos entre los conductores sin drogas.
- Los hombres conductores con drogas son los que más accidentes han sufrido.

- Solamente una décima parte de los/as jóvenes considera que el accidente sufrido fue grave.
- La mayor parte de los/as jóvenes no han realizado ningún cambio tras haber sufrido un accidente de tráfico.
- Los cambios realizados con mayor frecuencia son ser más prudente en relación a la velocidad, uso del cinturón de seguridad, mirar los espejos, prestar más atención, no volver a conducir tras haber sufrido el accidente, respetar las señales de tráfico, revisar el vehículo y solamente una persona ha retomado clases prácticas.
- La mayor parte de los/as jóvenes, la última vez que condujeron bajo los efectos del alcohol y otras drogas lo hicieron en fin de semana, de forma que el 80% de los/as jóvenes condujeron en ese estado siendo viernes, sábado o domingo.
- La sustancia más consumida fue alcohol, tanto vino/cerveza como licores, seguida de hachís o marihuana, cocaína, éxtasis y otros.
- La cantidad más consumida de alcohol y éxtasis fue de “3-4 unidades” y para el hachis, cocaína y otras drogas fue de “1-2 unidades”.

FACTORES REFORZANTES

- Los beneficios que han obtenido en mayor medida tras haber conducido bajo los efectos del alcohol u otro tipo de drogas son divertirse más, sentirse más cómodo, ligar más y conducir mejor.
- Las mujeres conductoras con drogas no han obtenido “ningún” tipo de beneficio por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, en mayor medida que los hombres.
- Solamente una quinta parte de los/as jóvenes han obtenido algún perjuicio o consecuencia negativa tras haber conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas.
- En los/as jóvenes que han obtenido perjuicios, éstos han consistido en discutir con otras personas, sufrir un accidente, haber sido parados en un control, ser multados, discutir con la policía y sufrir un aumento de la cuota del seguro.

- En total, las consecuencias negativas relacionadas con las fuerzas de seguridad tan sólo representan un 7,8% de los casos.
- La mayoría de los/as jóvenes nunca ha sentido agobio, culpa o arrepentimiento después de conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.
- Los motivos por los que han sentido agobio, culpa o arrepentimiento son en su mayoría por miedo a tener un accidente, en más de tres cuartas partes de los casos.
- Casi la mitad se ha sentido de esa manera por miedo a encontrarse con un control, seguido de por miedo a que los multen.
- Más de un tercio se sintió de esa manera por miedo a atropellar a alguien y casi en la misma proporción por darles un disgusto a sus padres.
- Lo que han hecho los/as jóvenes ante el agobio, culpa o arrepentimiento es en su mayoría hacerse el propósito de cambiar, seguido de nada, haberle dado muchas vueltas a la situación, habérselo dicho a los/as amigos/as, ir a un profesional de la salud y solamente dos jóvenes se lo han dicho a sus padres.
- La pareja, junto con los amigos, son los que en mayor proporción han aceptado que los/as jóvenes conduzcan bajo los efectos del alcohol u otras drogas, en la categoría “*muchas veces*”.
- Así mismo, la pareja y los amigos presentan la mayor tasa de aceptación en las categorías de menor frecuencia respecto a que hayan conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas, es decir, “*nunca*” y “*pocas veces*”.

MEDIDAS PARA DISMINUIR LOS ACCIDENTES

- Se asocia un mayor riesgo de conducción bajo los efectos de las drogas cuando los/as jóvenes están totalmente en desacuerdo con las siguientes medidas: poner vigilantes en las discotecas para controlar su venta, entregar las llaves en la puerta de la discoteca y no recuperarlas hasta que estén bien, aumentar los controles en las puertas de las discotecas, y sancionar con penas de cárcel o retiradas del carné. Los/as jóvenes más arriesgados no valoran positivamente medidas fuertemente sancionadoras e inmediatas a la realización de su comportamiento.

●Sin embargo, los/as jóvenes más arriesgados, sí están de acuerdo con medidas a largo plazo que no supongan una sanción directa e inmediata de su comportamiento como “*augmentar la educación que los padres dan a sus hijos*”, así como con medidas de autogestión como “*disponer de un aparato personal que permita saber cuál es tu estado en ese momento*”.

OTROS COMPORTAMIENTOS ASOCIADOS

●Las y los jóvenes conductores con drogas asumen en mayor medida otros comportamientos de riesgo como viajar con alguien que haya consumido alcohol u otras drogas.

●Desde que han oído por primera vez del aumento de los accidentes de tráfico la mitad de los/as jóvenes conductores bajo la influencia del alcohol y otras drogas ha hecho algo por no tener uno.

●En mayor medida, los/as jóvenes conductores sin drogas hicieron algo por no tener un accidente, y también en mayor proporción las mujeres.

●La opción más mayoritaria en cuanto al tipo de cambio para evitar accidentes de tráfico, es la de “adaptar la velocidad a la vía y a las condiciones”.

●La mayor parte de los/as jóvenes han puesto en marcha estrategias como “no beber ni tomar drogas si van a conducir”, incluso los/as jóvenes del grupo de conductores con drogas que ha hecho algo para evitar un accidente de tráfico, casi la mitad de ellos ha optado por esta medida.

●Otra medida importante es la de “turnarse con los amigos para conducir y que uno no tome nada”, incluso una cuarta parte de los conductores con drogas elige esta opción, aunque esta medida es elegida en mayor proporción por los conductores sin drogas.

●La razón que más motiva a los/as jóvenes a cambiar su comportamiento es “ver la gran cantidad de accidentes que hay”, incluso en los conductores con drogas, en dos quintas partes del total de estos/as.

●Otra razón importante y relacionada con la anterior es el “miedo a tener un accidente”, así una décima parte de los conductores con drogas cree que es una de las razones que

más les motivan a la hora de realizar cambios de comportamiento para evitar un accidente de tráfico, siendo ligeramente superior esta razón para los conductores sin drogas.

- Son las mujeres las que más se motivan con “ver la gran cantidad de accidentes que hay”. Por su parte, los hombres conductores con drogas, están más motivados que las mujeres “por miedo a tener un accidente”.

CAPÍTULO 13

INTERVENCIONES ESPECÍFICAS PARA LA EDUCACIÓN Y LA PREVENCIÓN

→Centrar la prevención respecto al comportamiento de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas, haciendo especial énfasis en jóvenes de edades más avanzadas, fundamentalmente chicos, así como en jóvenes que realicen estudios primarios y superiores, jóvenes trabajadores que no convivan con los padres y aquellos que se desplazan mayores distancias para salir de marcha, a través de mensajes y formatos centrados en esa población y en esas características.

→Centrar la prevención respecto al comportamiento de viajar con alguien que conduzca bajo el efecto del alcohol y otras drogas, o al menos con una mayor intensidad, en los jóvenes de menor edad, fundamentalmente en los que viajan mayores distancias para salir de marcha, a través de mensajes y formatos específicos para estas edades.

→Aprovechar la mayor predisposición a realizar cambios de comportamiento en relación a la conducción de vehículos y las drogas, en los/as jóvenes de más edad que pueden poseer una mayor madurez para valorar su comportamiento, fundamentalmente en jóvenes que realizan estudios superiores.

→Trabajar conjuntamente o en paralelo las diferentes conductas de riesgo relacionadas con el consumo de sustancias y la conducción de vehículos, ya que la práctica de un comportamiento de riesgo favorece la realización de otros. Así los/as jóvenes que conducen bajo los efectos del alcohol u otro tipo de drogas son también los que más viajan con otras personas que han consumido sustancias.

→Favorecer espacios de discusión sobre creencias arraigadas en jóvenes sobre el consumo de drogas y sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de éstas, fundamentalmente sobre las creencias que han resultado asociadas significativamente a dicho comportamiento.

→Favorecer el arraigo de costumbres diferentes y opuestas al consumo de drogas en la juventud.

→Entrenar a los/as jóvenes en habilidades para resistir la presión del grupo de iguales frente al consumo de drogas.

→Fomentar e identificar grupos de iguales cuya norma subjetiva no sea favorable a la realización de comportamientos de riesgo asociados al consumo de drogas y a la conducción.

→Fomentar la instauración de comportamientos alternativos saludables que sean divertidos para conseguir la modificación de actitudes de los/as jóvenes más arriesgados.

→Fomentar entrenamientos en el proceso de toma de decisiones de él/la joven que supongan una mayor conciencia, asociando las posibles consecuencias de su comportamiento, en relación a su capacidad para conducir y el estado de embriaguez o toxicidad en el que se encuentra en el momento de la toma de decisiones.

→Aumentar la valoración positiva de turnarse con los amigos para conducir cada vez uno que no consuma, quizás introduciendo cambios dirigidos al “como” realizar la práctica de turnarse mediante la introducción de elementos asociados a la diversión y a la seguridad.

→Asociar la medida de negociación con el ahorro, sin destacarlo como la principal ventaja.

→Hacer énfasis en los chicos a la hora de generar actitudes positivas respecto a turnarse con los amigos.

→Aprovechar una intención de conducta abierta a la participación de otras personas en la conducción en la que los/as jóvenes están implicados para así potenciar medidas como turnarse, fundamentalmente en los varones que son los que están más abiertos a introducir dicha medida.

→Poner en marcha medidas de prevención en los/as jóvenes que aún no son conductores pero que tienen intención de serlo, ya que su intención de conducta en situaciones de riesgo es elevada.

→Proporcionar espacios de discusión de adquisición de conocimientos sobre la conducción en diferentes tipos de vías bajo los efectos del alcohol y las drogas.

→Enfatizar la asociación peligrosa que supone beber alcohol y conducir, y quizá de manera novedosa introducir la asociación de los efectos del consumo de otro tipo de sustancias en la conducción de vehículos, fundamentalmente para el cannabis y la cocaína.

→Asociar accidentalidad en jóvenes con el consumo, no sólo de alcohol, sino también de otro tipo de drogas, destacando cuáles son los efectos concretos de cada sustancia sobre la conducción en función de la cantidad ingerida.

→Proporcionar información sobre los efectos del alcohol en la conducción de vehículos fundamentalmente en los/as jóvenes conductores con drogas, principalmente en aquellos efectos negativos constatados del alcohol y que mayoritariamente intervienen en la accidentalidad.

→Introducir medidas, como la simulación de los efectos de las drogas, para ayudar a conocer los efectos de las mismas, en general, y sobre la conducción de vehículos, en particular. Esta simulación podría presentarse en diversos formatos complementarios. En primer lugar, se podría diseñar un videojuego que asociara el consumo de cada tipo de droga y sus correspondientes efectos con consecuencias negativas, como lo puede ser la accidentalidad. En segundo lugar, se podría introducir dentro de las autoescuelas contenidos teóricos sobre los efectos de cada sustancia en la conducción y a nivel práctico introducir un simulador de efectos para que los/as jóvenes se enfrenten a diferentes situaciones de conducción. En tercer lugar, otro tipo de simulador, podría tener la apariencia de un vehículo, con todos sus elementos, volante, marchas, etc., y se podría colocar a la salida de las discotecas y que los jóvenes pudieran de alguna forma valorar el estado en el que se encuentran para conducir en ese momento, y que además el aparato les pudiera ofrecer alternativas a la conducción de vehículos bajo los efectos de sustancias o medidas que podrían llevar a cabo para modificar dicho estado.

→Potenciar mensajes que asocien la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras drogas a los calificativos como desagradable y estúpido, presentando dicha conducción como un comportamiento sin un sentido lógico y que no proporciona placer al que lo realiza.

→Incrementar una labor preventiva temprana desde las autoescuelas y centros educativos, ya que es el grupo de los más jóvenes el que tiende a tener una opinión más favorable al consumo de sustancias y la posterior conducción.

→Fomentar espacios de discusión para que los/as jóvenes puedan formarse opiniones de forma activa y consciente acerca de la conducción bajo los efectos del alcohol u otro tipo de drogas.

→Aumentar el locus de control interno en jóvenes, fundamentalmente en el grupo de conductores con drogas, ya que este grupo atribuye una menor importancia tanto al consumo de alcohol como al consumo de otro tipo de drogas en la accidentalidad.

→Introducir estrategias que potencien la percepción del riesgo en situaciones de consumo de diferentes sustancias y la posterior conducción para así combatir la llamada “banalización del consumo”.

→Implantar páginas *web* dirigidas a jóvenes que ofrezcan información rigurosa, y que por otro lado puedan resultar atractivas a los/as jóvenes por el diseño de sus formatos, la rapidez de acceso y la posibilidad de responder a preguntas concretas de una forma inmediata.

→Financiar o reducir el coste de las clases teórico-prácticas de concienciación cuando la persona es poseedora del carné de conducir y decide retomar las clases de reentrenamiento por propia iniciativa, sin que haya tenido que ser producto de una sanción por parte de las autoridades competentes.

→Potenciar las medidas para las que cada género (hombres, mujeres) es más favorable.

→No descuidar las acciones dirigidas a la prevención del consumo en mujeres, quizá aumentando lo positivo de valores como la prudencia, la responsabilidad y sensatez.

→Enfatizar los elementos más sensibles para cada género en los mensajes en las campañas publicitarias. Esto es, enfatizar el número de accidentes a través de mensajes dirigidos básicamente a las chicas y, por otro lado, enfatizar la asociación entre consumo de alcohol y otras drogas y la accidentalidad a través de mensajes dirigidos básicamente a los varones.

→Supervisar y restringir la disponibilidad económica de los/as jóvenes por parte de los padres para dificultar el acceso a todo tipo de drogas, tanto legales como ilegales.

→Introducir medidas para reducir el consumo de diferentes sustancias, haciendo énfasis en la reducción de posibles daños, entrenando a los/as jóvenes en habilidades para gestionar daños.

→Introducir medidas de autogestión del consumo y la toma de decisiones respecto a la conducción, en base al estado en el que se encuentre (por ejemplo, con la ayuda de un dispositivo personal que indique el estado en el que se encuentra el/la joven en ese momento).

→Incrementar la oferta de diversión para los/as jóvenes mediante estrategias que sean valoradas y apreciadas por ellos, por lo que será necesario contar con su opinión ante la posibilidad de implantar otras alternativas.

→Proporcionar a los/as jóvenes alternativas divertidas y cómodas a conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas. Posiblemente, la mayor comodidad pueda ser cubierta con alternativas de transporte público más baratas y accesibles para los/as jóvenes, fundamentalmente respecto al horario. La mayor diversión podría cubrirse con actividades alternativas al consumo de alcohol u otras drogas en horarios nocturnos en fin de semana (por ejemplo, actividades deportivas). Para estimular la participación de los/as jóvenes en dichas actividades deportivas se deberían plantear actividades que supongan un reto para los/as jóvenes, o bien financiar la práctica de deportes que hoy por hoy puedan resultar de difícil acceso, dado su elevado coste. Un ejemplo, sería la práctica de esquí nocturno, financiando su coste, en las pistas de Sierra Nevada, siendo necesaria la ampliación de servicios de autobuses y horarios que comuniquen la ciudad con la estación de esquí, fundamentalmente en fin de semana o festivos.

→Aumentar la oferta de transporte, fundamentalmente en horario nocturno y en relación a los lugares donde los/as jóvenes salen a divertirse.

→Fomentar que el transporte alternativo pueda presentar características que los/as jóvenes atribuyan como más divertidas, quizás mediante la implantación de autobuses nocturnos que realicen recorridos por las zonas de marcha y que presenten elementos divertidos como; *karaoke*, disponibilidad de selección de música, sorteos de material diverso con el número del billete del autobús, etc.

→Instaurar ofertas de transporte alternativo fundamentalmente dirigidas a los varones conductores con drogas.

→Aumentar el número de taxis a las salidas de las discotecas y aumentar el transporte público y gratuito.

→Aumentar el acceso a los recursos en situaciones de emergencia por parte de los jóvenes.

→Facilitar el acceso a los profesionales de la salud por parte de los/as jóvenes.

→Aprovechar la predisposición a cambiar el comportamiento (realizar cambios para evitar accidentes de tráfico) mostrada por los/as jóvenes tras haber conducido bajo los efectos

del alcohol y otras drogas, por parte de los agentes educativos y sanitarios implicados en esta temática.

→Aprovechar las circunstancias favorables al cambio para reforzar a los/as jóvenes hacia un comportamiento más saludable.

→Implicar a los padres en la educación de sus hijos/as en valores, actitudes y creencias desfavorables al consumo de alcohol u otro tipo de drogas y la conducción de vehículos, proporcionándoles herramientas y habilidades para llevar a cabo dicha tarea.

→Fomentar mensajes publicitarios donde el grupo de iguales y la pareja sancione verbalmente a un joven que vaya a conducir o haya conducido bajo los efectos del alcohol u otras drogas; o bien, felicitando al joven por haberse decidido a no conducir en dicho estado.

→Entrenar al grupo de iguales y la pareja de técnicas de reforzamiento.

→Reforzar positivamente a los/as jóvenes que han realizado este cambio tan importante. Quizá las campañas publicitarias a través de cualquier medio de difusión deberían estar dirigidas, en una parte importante, a estos jóvenes que ya han iniciado los cambios hacia comportamientos más saludables, de manera que podamos contribuir al mantenimiento de dichos cambios. También los profesionales sanitarios y educativos deberían estar atentos a manifestaciones de cambio de comportamiento en esta misma línea, para poder reforzar los cambios a través del refuerzo verbal, el entrenamiento en habilidades de autorrefuerzo, así como de habilidades que permitan el mantenimiento de los cambios, favoreciendo la confianza de los/as jóvenes en sí mismos.

→Potenciar medidas reforzantes provenientes de las aseguradoras automovilísticas, como la presentación de un formato de seguro que implique a varios conductores jóvenes de un mismo vehículo para establecer turnos de conducción seguros durante el fin de semana, y que supongan un ahorro económico para los/as jóvenes, siendo mayor este ahorro a medida que se constaten la ausencia de infracciones de tráfico asociadas al consumo de drogas.

→Seguir presentando las estrategias de visualización del número de accidentes de tráfico, puestas en marcha por la DGT, en las diferentes fechas clave, ya que están dando sus resultados y los/as jóvenes son sensibles a ellas.

→Implantar un mayor control en la venta de estupefacientes y alcohol, así como en el control, por parte de las autoridades competentes, de la conducción bajo los efectos de sustancias de una manera específica para cada una de ellas.

→Aumentar el control policial, quizás no centrado exclusivamente en una función sancionadora, económica o verbal, sino más bien disuasoria por su presencia y fundamentalmente educativa, donde la estrategia de felicitación por una buena conducción en los casos en los que el conductor lleva a cabo comportamientos seguros al volante, podrían servir de medios para aumentar la concienciación en temas de seguridad vial.

→En resumen, aplicar cuantas estrategias tengamos disponibles para conseguir que los/as jóvenes no infraestimen el riesgo en la conducción y no sobreestimen sus habilidades conductoras, haciéndolos conscientes de que los efectos de las drogas, además de otras cosas, favorecen éstos fenómenos perceptivos. Esto es, que las drogas favorecen las distorsiones perceptivas en situaciones de conducción.

REFERENCIAS

- Adlaf, E.M., Mann, R.E. y Paglia, A. (2003). Drinking, cannabis use and driving Ontario students. *Canadian Medical Association Journal*, 168, 565-566.
- Aizenberg, R. y McKenzie, D.B. (1997). *Teen and Senior Drivers*. California Department of Motor Vehicles Research & Development Section, Sacramento. http://www.dmv.ca.gov/about/profile/rd/resnotes/revised_teen_trends.html
- Ajzen, I. y Fishbein, M. (1980). *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall.
- Ajzen, I. y Madden, T.J. (1986). Prediction of goal-directed behavior: Attitudes, intentions and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology*, 22, 453-474.
- Ajzen, I. (1985). From intentions to action: A theory of planned behaviour. En J. Kuhl y J. Beckmann (Eds.), *Action-control: from cognition to behaviour*. Heidelberg: Springer.
- Ajzen, I. (1988). *Attitudes, Personality and Behavior*. Chicago: Open University Press.
- Alloy, L.B. y Clements, C.M. (1992). Illusion of control: Invulnerability to negative affect and depressive symptoms after laboratory and natural stressors. *Journal of Abnormal Psychology*, 101, 234-245.
- Álvarez, F.J., Del Río, M.C. y Prada, R. (1992). Pautas del consumo de fármacos, alcohol y drogas de abuso en conductores de vehículos. En: *Aportaciones al tema de Conducta y Seguridad Vial*. Madrid: Fundación Mapfre.
- Álvarez, F.J. y Del Río M.C. (1995). Drogas, drogodependencias y seguridad vial. *Revista española de drogodependencias*, 19, 281-285.
- Álvarez F.J., Sancho M., Vega J., Del Río M.C., Rams M.A. y Queipo D. (1997). Alcohol involvement in fatal road accidents in Spain. En: Mercier-Guyon C, editor. *Proceedings for the 14th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*. Annecy: CERMT, 745- 750.
- Álvarez, F.J., Del Río, M.C. y Martín, F. (2000). *Alcohol y aptitud para conducir*. Valladolid: Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, Universidad de Valladolid.
- Álvarez, F.J. y Del Río M.C. (2001). Alcohol y accidentes de tráfico: ¿prevenir qué? *Trastornos Adictivos*, 3, 172-180.

Álvarez, F.J. (2005). El binomio droga y conducción es cada vez más frecuente en las carreteras. Opinión publicada en *EL PAÍS* el 19/12/2005.

<http://www.belt.es/noticias/2005/diciembre/27/binomio.asp-14k>

Arif, A. (1988). *El hábito de fumar pasta de coca. Consecuencias adversas para la salud del uso indebido de cocaína*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).

Averill, J.R., Catlin, G y Chon, K.K. (1990). *Rules of hope*. Nueva York: Springer-Verlag.

Baggaley, J. (1988). Perceived affectiveness of international AIDS campaigns. *Health Education Research*, 3, 7-17.

Baggaley, J. (1992). Las campañas en los medios de información: no sólo lo que se dice, sino cómo se dice. En OMS, *Prevención del sida mediante el fomento de la salud. Cuestiones delicadas*. Ginebra.

Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioural change. *Psychological Review*, 84, 191-215.

Bandura, A. (1987). *Pensamiento y acción*. Fundamentos Sociales. Barcelona: Martínez Roca.

Barbone, F., McMahon, A.D., Davey, P.G., Morris, A.D., Reid, I.C., McDevitt, D.G. y MacDonald, T.M. (1998). *Association of road-traffic accidents with benzodiazepine use*. *Lancet*. Oct 24, 352, 1331-1336

Barjonet, P.E. (1988). *Transports et sciences sociales*. Caen: Paradigme.

Bayés, R. (1979). *Psicología y Medicina*. Barcelona: Fontanella.

Bayés, R. (1989). La prevención del SIDA. *Cuadernos de Salud*, 2, 45-55.

Bayés, R. (1990). Psicología y sida: Análisis funcional de los comportamientos de riesgo y prevención. *Papeles del Psicólogo*, 46/47, 30-36.

Bayés, R. (1992). Variaciones sobre el modelo de prevención de enfermedad y su aplicación al caso del SIDA. *Acta Comportamental*, 0, 33-50.

Bayés, R. (1995). *Sida y Psicología*. Barcelona: Martínez Roca.

Bayés, R. (2005). El tiempo del placer. Opinión publicada en *EL PAÍS* el 29/11/2005.

Bimbela, J.L. (1996). *Cuidando al Cuidador: Counseling para médicos y otros profesionales de la salud*. Granada: Escuela Andaluza de Salud Pública.

- Bimbela, J.L. (2002). Sociología del Sida. Jóvenes y sexualidad en Andalucía. Madrid: CIS-Siglo XXI.
- Bingham, C.R. y Shope, J.T.. (2004). Adolescent problem behavior and problem driving in young adulthood. *Journal of Adolescent Research*, 19, 205.
- Blanco, A. (1985). La calidad de vida: supuestos psicosociales. En J.F. Morales, A. Blanco, C. Huici y J.M. Fernández (Eds). *Psicología Social Aplicada*. Bilbao: Desclée de Brouwer.
- Bourrinet, P. (1982). Les médicaments contenant de l'alcool. Supl. Del *Bolletín de L'Ordre des Pharmaciens*, 255, 49-75.
- Brisson R.J. (1990). Risk of automobile accidents in cigarette smokers. *Journal of Public Health*, 81,102-6.
- Bronfenbrenner, U. (1979). *La ecología del desarrollo humano*. Barcelona: Paidós.
- Bronfenbrenner, U. (1985). Contextos de crianza del niño. Problemas y perspectivas. *Infancia y aprendizaje* (29).
- Bronfenbrenner, U. y Morris, P. (1998). The Ecology of Developmental Processes. En: W. Damon y R. Lerner (eds.). *Handbook of Child Psychology*. Vol. 1. New York: Wiley.
- Brookoff, D., Cook, C.S., Williams, C., y Mann, C.S. (1994). Testing reckless drivers for cocaine and marijuana. *New England Journal of Medicine*, 331, 518-522.
- Bryant, F.B. y Veroff, J. (1982). The structure of psychological well-being. *Journal of Personality and Social Psychology*, 43, 653-673.
- Burleson, B.R., Albrecht, T.L. y Sarason, I.G. (1994). *Communication of Social Support*. Londres: Sage.
- Carbonell, E.J. (1992). Investigación de la conducta del usuario: Un análisis transcultural de las actitudes ante las infracciones. En: DGT (Eds.). *Ponencias del I Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial*. Madrid: DGT.
- Carbonell, E.J., Soler, J. y Rothengater, J.A. (1990). Actitudes ante las Infracciones de tráfico. *II Congreso del COP*. Comunicaciones. Área 8: Psicología u Seguridad Vial. Madrid: COP.
- Castillo, J.M. (1997). Valoración de los factores de riesgo del consume de alcohol en adolescents. *Atención Primaria*, 20, 376-380.
- Centers for Disease Control and Prevention (C.D.C.). (2004). Web-based Injury Statistics Query and Reporting System (WISQARS) [Online]. National Center for Injury

- Prevention and Control, Centers for Disease Control and Prevention (producer). URL: www.cdc.gov/ncipc/wisqars.
- Cembrowicz S. (1999). *Tales of crack-some quotes from patients and their doctors*. Br Med J. En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. MEDISAN, 6(4).
- Chen, L.H., Baker, S.P., Braver, E.R. y Li, G. (2000). Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16- and 17-year-old drivers. *JAMA : The Journal of the American Medical Association*, 283, 1578.
- Chibnal, J.T. y Tait, R.C. (1990). The quality of life scale: A preliminary study with chronic pain patients. *Psychology and Health*, 4, 283-292.
- Civera, C., Pastor, J. C. y Alonso, F. (2001, enviado). Un siglo de selección de conductores en España. *Revista Mexicana de Psicología*.
- Cobb, R.W. y Coughlin, J.F. (1997). Regulating older drivers: how are these stages coping. *Journal of Aging and Social Policy*, 71, 102-114.
- Colegio Oficial de Psicólogos (1998). *Perfiles profesionales del psicólogo*. Madrid. COP.
- Comas, D. (1994). *Los jóvenes y el uso de drogas en la España de los años 90*. Madrid: INJUVE.
- Comas, D. (2002). *Videojuegos y violencia*. Madrid: Defensor del Menor de la CAM.
- Comas, D. y Granado, O. (2002). *El rey desnudo: componentes del género en el fracaso escolar*. Madrid: POI.
- Comas, D., Aguinaga, J., Orizo, F.A., Espinosa, A. y Ochaíta, E. (2003). *Jóvenes y Estilos de vida*. Madrid: FAD/ INJUVE.
- Comín, E., Torrubia, R., y Mor, J. (1998). Relación entre personalidad, actitudes y consumo de alcohol, tabaco y ejercicio en escolares. *Gaceta Sanitaria*, 12, 255-262.
- Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (1994). Plan Nacional de Seguridad Vial para el año 1994.
- Consortio SARTRE. (2004). European Drivers and Road Risk. Part 1: Report on principal results. Francia: J-P Cauzard. INRETS.
- Consortio SARTRE. (2004). European Drivers and Road Risk. Part 2: Report on in-depth analyses. Francia: J-P Cauzard. INRETS.
- Costa, M. y López, E. (1986). *Salud comunitaria*. Barcelona: Martínez Roca.

- Costa, M., Morales, J.M. y Juste, M.G. (1995). La prevención en el maltrato infantil. *Anuario de Psicología Jurídica 1995*. Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid.
- Council on Scientific Affairs. (1986). Alcohol. *JAMA: The Journal of the American Medical Association*, 255, 524-527.
- Darke, S., Kelly, E. y Ross, J. (2004). Drug driving among injecting drug users in Sydney, Australia: prevalence, risk factors and risk perceptions. *Addiction*, 99, 175.
- Del Río, M.C., Prada, R. y Álvarez, F.J. (1993). Fármacos y conducción de vehículos: la información al paciente. *Jano*, 45, 1062.
- Del Río, M.D. y Álvarez, F.J. (1995). Illegal drug taking and driving: patterns of drug taking among Spanish drivers. *Drug Alcohol Depend*, 37, 83-86.
- Del Río, M.C., Álvarez, F.J. (1999). Alcohol use among fatally injured drivers in Spain. *Forensic Science International*, 104, 117-125.
- Del Río, M.C. y Álvarez, F.J. (2001). Illicit drugs and fitness to drive: assessment in Spanish Medical Driving Test Centres. *Drug Alcohol Depend*, 64, 19-25.
- Del Río, M.C. (2002). Alcohol, jóvenes y accidentes de tráfico. *Trastornos Adictivos*, 4, 20-27.
- Del Río, M.C., Gómez, J., Sancho, M. y Álvarez, F.J. (2002). Alcohol, illicit drugs and medicinal drugs in fatally injured drivers in Spain between 1991 and 2000. *Forensic Science International*, 127, 63-70.
- Dewey, S.L., Morgan, A.E., Ashby, C.R., Horan, B., Kushner, S.A., Logan, J., et al. (1998). A novel strategy for the treatment of cocaine addiction. *Synapse*. 30 (2):119-29. En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).
- DGT. Dirección General de Tráfico. (1990-1993). *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Estudio Paneuropeo "SARTRE"*. Madrid: DGT
- DGT. (1994-1995). *La investigación de actitudes y comportamientos frente al riesgo vial de los conductores españoles, según la zona en que viven, a partir del análisis de datos que contiene la encuesta realizada en el estudio Paneuropeo "SARTRE"*. Madrid: DGT
- DGT. (1998). *Estudio sobre la reducción de los límites de alcoholemia. Grupo de Trabajo 36*. Madrid: Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

- DGT. (2001). *100 años de permiso de conducción en España*. Ministerio del Interior. Madrid: DGT
- DGT. (2001). *Manual sobre aspectos médicos relacionados con la conducción de vehículos*. DGT. Ministerio del Interior. Madrid: Doyma.
- DGT. (2003). SARTRE 3: *Grupos específicos de conductas de riesgo. Muestra española*. Madrid: DGT
- DGT. (2003). *Comparativa SARTRE 2-SARTRE 3. Muestra española*. Madrid: DGT
- DGT. (2005). *Accidentes mortales en carretera a 24 horas. Cierre del año 2005*. http://www.dgt.es/dgt_nforma/investigaciones/accidentes_mortales_24h_2005.pdf
- Díaz R., Aguilar E., Herrera L., Carbona S., Guerrero F., Fernández-Mondéjar E. (2005). Presencia de tóxicos en pacientes traumatizados graves. *Medicina Intensiva, (Número Extraordinario)*, 29-61.
- Diclemente, R.J., Wingood, G.M., Crosby, R., Sionean, C., Cobb, B.K., Harrington, K., Davies, S., Hook, E. Y Oh, M.K. (2001). Parental monitoring: association with adolescents' risk behaviors. *Pediatrics, 107*, 1.363-1368.
- Diener, E. (1984). Subjective well-being. *Psychological Bulletin, 95*, 542-575.
- Diez, E., Barniol, J., Nebot, M., Juárez, O., Martín, M. y Villalba, J.R. (1998). Comportamientos relacionados con la salud en estudiantes de Secundaria: comportamientos sexuales y consumo de tabaco, alcohol y cannabis. *Gaceta Sanitaria, 12*, 272-280.
- Dunn, D.A. y Jonson, J.L. (2001). Choosing to remain smoke-free: the experiences of adolescents girls. *Journal of Adolescence Health, 29*, 289-297.
- Eby, D. W., Trombley, D. A., Molnar, L. J. y Shope, J. T. (1998). *The assessment of older driver's capabilities: A review of the literature*. Interim Report. The University of Michigan Transportation Research Institute.
- Elliot, M.R., Shope, J.T., Raghunathan, T.E. y Waller, P.F. (2006). Gender Differences Among Young Drivers in the Association Between High-Risk Driving and Substance Use/Environmental Influences. *Journal of Studies on Alcohol, 67*, 252.
- Espinosa, M.A. y Ochaíta, E. (2002). ¿Quién es el niño?. En: Cebrian, M., García Matilla, A. Y Rivera, M.J. (coord.). Libro interactivo *Educación para la comunicación: televisión y multimedia*. Madrid: UNICEF/UCM.

- Evans, L. (1988). Older driver involvement in fatal and severe traffic crashes. *Journal of Gerontology: Social Sciences*, 43, 186-193.
- Ewart, C.K. (1991). Social Action Theory for Public Health psychology. *American Psychologist*, 46, 931-946.
- Eysenck, H.J. y Eysenck, M.W. (1985). *Personality and individual differences: a natural science approach*. Nueva York: Plenum Press.
- Fagerstrom, K.O. y Lisper, H.O. (1977). Effects of listening to car radio, experience, and personality of the driver on subsidiary reaction time and heart rate in a long-term driving task. En: Mackie, R.R. (ed). *Vigilance: theory, operational performance and physiological correlates*. Nueva York: Plenum Press.
- Farmer, C.M. y Williams, A.F. (2005). Temporal factors in motor vehicle crash deaths. *Injury Prevention*, 11, 18.
- Fernández-Ríos, L. (1994). *Manual de Psicología Preventiva. Teoría y Práctica*. Madrid: Siglo XXI de España Editores, S.A.
- Fishbein, M. y Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention and behavior: An introduction to theory and research*. MA, US: Wesley, Reading: Addison.
- Fishbein, M. (1990). Aids and behaviour change: An analysis based on the theory of reasoned action. *Revista Interamericana de Psicología*, 24, 39-55.
- Fuentes J.L. (1991). *Psicopatología de las toxicomanías. Psicología clínica y salud. Desarrollos actuales*. Murcia: Universidad de Murcia. En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).
- Fundación Francisco Ferrer. (1995). *Los accidentes de tráfico. Una problemática juvenil*. Barcelona: Fundación Francisco Ferrer.
- Fundación de Ayuda contra la Drogadicción. (2006). Información sobre sustancias.
http://www.fad.es./contenido.jsp?id_nodo=7&&keyword=&auditoria=F
- Gabinete de Estudios Sociológicos Bernard Krief. (1994). *Juventud y automóvil en España*. Madrid: Gabinete de Estudios Sociológicos Bernard Krief.
- García Maldonado, G. (2002). Complicaciones psiquiátricas por el uso de esteroides anabólicos. *Revista de Medicina IMSS*, 40, 103-112.

- Garrido, P., Oromi, J., Prat, A., Barcelo, A., Burgues, M., Ruiz, T. y Pedro, B. (1991). Accidentes de tráfico y consumo de medicamentos. *Medicina Integral*, 17, 347-351.
- Gil, E. Jiménez, R., Pérez, C., Vargas, F., De la Fuente, M., Luengo, S. y Cuanter, S.A. (1992). *Estudio de los estilos de vida en la población adulta española*. Madrid: Ministerio de Sanidad y Consumo.
- Gillespie, N.D. y McMurdok, M.E. (1999). A survey of attitudes and knowledge of geriatricians to driving in elderly patients. *Age and Aging*, 28, 53-57.
- Goodman A, Gilman A. (1991). *Las bases farmacológicas de la terapéutica*. 8 ed. México, DF: Mc Graw Hill-Interamericana. En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).
- Goselin, C., Larocque, D., Vitaro, F. y Gagnon, C. (2000). Identification des facteurs lies a la consommation de cigarettes, d'alcool te de drogues a l'adolescence. *Journal International of Psychology*, 35, 46-59.
- Green, L.W., Marshall, W.K., Sigrid, G.D. y Kay, B.P. (1980). *Health Education Planning: A Diagnostic Approach*. Palo Alto, CA: Mayfield.
- Green, L.W. y Marshall, W.K. (1991). *Health Promotion Planing: An Educational and Environmental Approach*. Palo Alto, CA: Mayfield.
- Hardisson, A., Expósito, C., Rubio, C. y Pozuelo, M.R. (2002). Nuevas perspectivas terapéuticas de los compuestos cannabinólicos. *Rev Toxicol.* 19: 89-92. En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).
- Hardman J.G., Limbird, L.E., Molinoff, P.B., Ruddon, R.W., Goodman, A. y Gilman, A. (1996). *Las bases farmacológicas de la terapéutica*. 9 ed. México, DF: Mc GrawHill-Interamericana. En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).
- Harris, W. y Mackie, A. (1972). *A study of the relationships among fatigue, hours of service and safety of operations of fruck and bus drivers*. HSRI. California: BMCS-RD.
- Harris, W. (1977). Fatigue, circadian rhythm and truck accidents. En: Harris, W., *Vigilance: relationships among theory, psychological correlates, and operational performance*. New York: Plenum Press.

- Hernán, M., Ramos, M., y Fernández, A. (2002). *Salud y juventud*. Madrid: Consejo de la Juventud de España.
- Hingson, R., Heeren, T., Mangione, T., Morelock, S. y Mucatel, M. (1982). Teenage driving after using marijuana or drinking and traffic accident involvement. *Journal of Safety Research*, 13, 33-37.
- Hingson, R., Heeren, T., Winter, M. y Wechsler, H. (2005). Magnitude of alcohol-related mortality and morbidity among U.S. college students ages 18-24: changes from 1998 to 2001. *Annual Review of Public Health*, 26, 259.
- Hingson, R.W., Zakocs, R.C., Heeren, T., Winter, M.R., Rosenbloom, D. y DeJong, W. (2005). Effects on alcohol related fatal crashes of a community based initiative to increase substance abuse treatment and reduce alcohol availability. *Injury Prevention*, 11, 84.
- Holder, H.D., Gruenewald, P.J., Ponicki, W.R., Treno, A.J., Grube, J.W., Saltz, R.F., Voas, R.B., Reynolds, R., Davis, J., Sanchez, L., Gaumont, G. y Roeper, P. (2000). Effect of community-based interventions on high-risk drinking and alcohol-related injuries. *JAMA: The Journal of the American Medical Association*, 284, 2341.
- Instituto de Toxicología. (2004). *Memoria. Análisis Toxicológico. Muertes en accidentes de tráfico. Año 2004*. Madrid: Instituto de Toxicología, Ministerio de Justicia.
- Instituto Nacional sobre Abuso de Drogas (NIDA). (2006). *La marihuana: lo que los padres deben saber*.
<http://www.nida.nih.gov>
- Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). (2005). *Fatality facts: teenagers 2003*. Arlington (VA): The Institute.
www.hwysafety.org/research/fatality_facts/pdf/teenagers.pdf
- Jackson, C., Henriksen, L., Dickinson, D. y Levine, D.W. (1997). The early use of alcohol and tobacco: its relation to children's competence and parents behaviour. *American Journal of Public Health*, 87, 359-364.
- Johansson, K., Bronge, L., Lundberg, C., Persson, A. Seideman, M. y Viitanen, M. (1996). Can a physician recognize an older driver with increased crash risk potential? *Journal of the American Geriatrics Society*, 44, 1198-1204.
- Johnston, L.D. (1981). *Highlights from students drug use in America 1975-1980*. Washington: Government Printing Office.

- Jonah, B.A., Dawson, N.E.. (1987). Youth and risk: age differences in risky driving, risk perception, and risk utility. *Alcohol, Drugs and Driving*, 3, 13–29.
- Krantz, J.C. y Carr, C.J. (1960). *Los principios farmacológicos en la práctica médica*. La Habana: Cooperativa del Libro. En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).
- Kedjidjian, C.B. (1994). Cómo los medicamentos pueden afectar a los conductores mayores. *Traffic Safety*, Septiembre / Octubre, 7-8.
- King, A. (1988). *Report on national survey on Canadian youth and AIDS*. Ottawa, Canadá: Department of Health and Welfare.
- Koepsel, T.D., Wolf, M.E., McCloskey, L., Buchner, D.M., Louie, D., Wagner, E.H. y Thompson, R.S. (1994). Medical conditions and motor-vehicle collisions injuries in older adults. *Journal of the American Geriatrics Society*, 42, 695-700.
- Kulash, L.R. (2000). Safe Mobility of a Maturing Society: A Strategic Plan and National Agenda. Proceedings from the *International Conference in an Aging Society: A decade of Experience*, November, 1999.
- Kurzthaler, I., Hummer, M., Miller, C., Sperner-Unterqweger B., Gunther V., Wechdorn H., Battista H.J. y Fleischhacker W.W. (1999). Effect of cannabis use on cognitive functions and driving ability. *Journal of Clinical Psychiatry*, 60, 395-399.
- LaAntidroga.com. (2006). Información sobre las drogas.
<http://www.laantidroga.com/noticias/conductores.html>
- Laberge, J.C. y Ward, N.J. (2004). Research note: Cannabis and driving-Research needs and issues for transportation policy. *Journal of Drug Issues*, 34, 971-989.
- Leistikow, B.N., Martin, D.C., Jacobs, J., Rocke, D.M. y Noderer, K. (2000). Smoking as a risk factor for accident death: a meta-analysis of cohort studies. *Accident Analysis and Prevention*, 32,397-405.
- Leventhal, H., Meyer, D. y Nerenz, D. (1980). The common sense representation of illness dengere. En S. Rachman (Ed.). *Medical Psychology* (2). New York: Wiley.
- Leventhal, H y Nerenz, D. (1987). Un modelo para la investigación del estrés con algunas implicaciones para el control de los desordenes de estrés. En D. Meichenbaum y M.E. Jaremko. *Prevención y Reducción del estrés*. Bilbao: Desclée de Brouwer.
- Liberty Mutual and Students Against Destructive Decisions (2002). *Teens Today*.

- Lillsunde, P.M. (1996). *Drugs and driving: analytical and epidemiological aspects*. Helsinki.
- Lochman, J.E. y van den Steenhoven, A. (2002). Family-based approaches to substance abuse prevention. *Journal of Primary Prevention*, 23, 49-114.
- Loo, R. (1979). Role of primary personality factors in the perception of traffic signs and driver violations and accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 11, 125-127.
- López, M. (2002). Jóvenes. ¿Un colectivo de riesgo? *Tráfico*, Dossier noviembre-diciembre.
- López, J.R., Antolín, N., Barceló, M.V., Pérez, M., Ballesteros, A.M. y García, A.L. (2001). Consumo de alcohol en los escolares de un área de salud. Hábitos y creencias. *Atención Primaria*, 3, 159-165.
- Luna, R. y Ruiz, M. (2001). Factores intrasujeto implicados en la percepción de la señalización vertical: Procesamiento holístico y analítico. *Psicothema*, 13, 141-146.
- Marina, J.A. (2002). Pasado presente y futuro de la escuela. En: Autores varios (2002). *Sociedad y drogas: una perspectiva de 15 años*. Madrid: FAD.
- Martín Serrano, M. y Velarde, O. (2001). *Informe juventud en España 2000*. Madrid: INJUVE.
- Martínez, J.A., Maestre, M.V. y Del Barrio, M.V. (1990). Factores de alto riesgo de Accidentalidad en jóvenes conductores. *II Congreso del COP*. Comunicaciones. Área 8: Psicología y seguridad vial. COP, Madrid.
- Martínez, J., García, J., Domingo, M. y Machín, A.J. (1996). Consumo de alcohol, tabaco y drogas en adolescentes. *Atención Primaria*, 18, 383-385.
- Martínez, J.M. y Robles, L. (2001). Variables de protección ante el consumo de alcohol y tabaco en adolescentes. *Psicothema*, 13, 222-228.
- Matthew, G y Wells, A. (1988). Relationships between anxiety and self-consciousness, and cognitive failure. *Cognition and Emotion*, 2, 123-132.
- Maycock, G. (1997). Accident liability: The human perspective. En T. Rothengatter and E: Carbonell: *Traffic and Transport Psychology. Theory and Application*. Oxford: Pergamon.

- Mendoza, R., Sagraera, M.R. y Batista, J.M. (1994). *Conductas de los escolares españoles relacionada con la salud (1996-1990)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- McCarthy, D.M. y Brown, S.A. (2004). Changes in alcohol involvement, cognitions and drinking and driving behavior for youth after they obtain a driver's license. *Journal of Studies on Alcohol*, 65, 289.
- McDonald, N. (1980). Fatigue, safety and the industrialisation of heavy goods vehicle driving. *HSRI*. California: BCMS-RD.
- McGwin-G J.R., Sims, R.V., Pulley, L. y Roseman, J.M. (2000). Relations among chronic medical conditions, medications, and automobile crashes in the elderly: a population-based case-control study. *American Journal of Epidemiology*, 152, 424-431.
- McKenzie, D.B. y Peck, R. (1998). Revised Teen and Senior Facts Report Confirms Previous Trends. DMV. Department of Motor Vehicles. http://www.dmv.ca.gov/about/profile/rd/resnotes/revised_teen_trends.html
- McLean, A.J. y Holubowyear, O.T. (1980). Alcohol and the risk of accidents involvement. *Drugs and Traffic Safety*, June, 15-19.
- Michaud, G. (1984). Los factores perceptivos en la conducción. En: DGT (Edts.). / *Reunión Internacional de Psicología del Tráfico y Seguridad Vial*. Madrid: DGT.
- Miedema, B., Menkehorst, H., y Van der Molen, H. (1988). The subjective experience of traffic safety, consequences for design. En: T. Rothengatter y R. De Bruin (Eds.). *Road user behaviours: Theory and Research*. Assen/Maastricht. Netherlands: Vam Gorcum.
- Miller, D.J. y Morley, J.E. (1993). Attitudes of physicians toward elderly drivers and driving policy. *Journal of American Geriatrics*, 40, 722-724.
- Ministerio de Sanidad y Consumo (2004). *ALCOHOL-conducción*. <http://www.msc.es/ciudadanos/proteccionSalus/adultos/docs/ALCOHOL-conduccion.pdf>
- Ministry of Health and Social Affairs. Sweden. *Report 1: Youthmeeting.se*. Ministry of Health and Social Affairs. Sweden. WHO European Ministerial Conference on Young People and Alcohol.
- Mitic, W. y Greschner, J. (2002). Alcohol's role in the deaths of BC children and youth. *Canadian Journal of Public Health*, 93, 173.

- Montoro, L., Tortosa, F. y Soler, J. (1988). La atención y las distracciones. *Tráfico*, 39,40-41.
- Montoro, L., Carbonell, E.J. y Tejero, P. (1993). *Evaluación del impacto formal sobre factores motivacionales de la campaña "Accidents jo dic no"*. Informe de investigación C-353/93.
- Montoro, L., Carbonell, E.J., Sanmartin, J. y Tortosa, F. (1995a). *Seguridad Vial: Del factor humano a las nuevas tecnologías*. Madrid: Síntesis.
- Montoro, L., Carbonell, E.J. y Bañuls, R. (1995b). *Los accidentes de tráfico de los jóvenes*. En: Programa de prevención de accidentes de tráfico en jóvenes asociados al consumo de alcohol. Libro de ponencias curso regional de formadores. Castilla-La Mancha: Consejería de sanidad.
- Montoro, L., Carbonell, E., Tortosa, F. y Sanmartín, J. (1996). *Pautas de conducta. Informe sobre aspectos desconocidos de la seguridad vial*. Madrid: BMW IBERICA, S.A.
- Montoro, L., Tortosa, F. y Sanmartín, J. (1998). *Curso de Psicología para Postgraduados específico sobre: Reconocimiento de conductores y permiso de armas*. Valencia: Intrás.
- Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C., y Toledo, F. (2000). *Manual de seguridad vial: El factor humano*. Valencia: Ariel-Intrás.
- Montoro, L. (2001). *Master Psicología de Tráfico y Seguridad*. Valencia: Intrás.
- Moreno, A. y Del Barrio, C. (2000). *La experiencia adolescente*. Buenos Aires: Aiqué.
- Mori, Y. y Mizohata, M. (1995). Characteristics of older road users and their effect on road safety. *Accident Analysis and Prevention*, 27, 391-404.
- Moscovici, S. (1979). *Psychologie des minorités actives*. París: Presses Universitaires de France.
- Moskowitz, H. (1976). *Drugs and driving*. Oxford: Pergamon Press.
- Muñoz, L., Pascual, J.R. y Sacasa, L. (1982). *Manual de farmacología*. León: Editora Universitaria. (Serie Textos: nr 7). En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).
- Muñoz, M. (1996). *Informe sobre jóvenes conductores*. Madrid: Instituto Mapfre de Seguridad Vial.

- Muñoz-Rivas, M.J. y Graña, J.L. (2001). Factores familiares de riesgo y de protección para el consumo de drogas en adolescentes. *Psicothema*, 13, 87-94.
- Näätänen, R. y Summala, H. (1976). *Road user behaviour and traffic accidents*. Amsterdam: North Holland.
- Nanda, S. y Konnur, N. (2006). Adolescent Drug & Alcohol Use in the 21st Century. *Pediatric Annals*, 35, 193-200.
- Navarro, J., Lorente, S., Varo, J., Roiz, M. y Eds. (1985). *El consumo de drogas en España*. Madrid: Cruz Roja.
- Navarro, J. (2002). El consumo de drogas. En: Autores Varios. *Sociedad y drogas: una perspectiva de 15 años*. Madrid: FAD.
- Navarro, B., Castro, C., Vargas, C., Valbuena, M., Trujillo, H. M., Molina, E. y Martos, F.J. (2004). An análisis of petrol consumption to estimate driving frequency and weight accident rate for aged people. Comunicación oral. 3rd International Conference on Traffic and Transport Psychology. Albert Hall, Nottingham, UK, 5-9 September 2004.
- Nelson, T.M. (1981). Personal perception of fatigue. En: Foot, H.C. et al., *Research and practice*, 181-188.
- OECD (2000). OECD Online News Release. *Road deaths fell in OECD Countries in 1999, but injuries rose*. París, 20 April 2000. www.oecd.org.
- OMS. (1999). Los problemas de salud y el comportamiento de los jóvenes. En: *La salud de los jóvenes. Un reto y una esperanza*. Madrid: Gráficos Reunidos.
- Paniagua, H., García, S., Castellano, G., Sarrallé, R. y Redondo, C. (2001). Consumo de tabaco, alcohol y drogas no legales entre adolescentes y relación con los hábitos de vida y el entorno. *Anuario Especializado de Pediatría*, 55, 121-128.
- Papalia, D. E., Duskin, R. y Wendkos, S. (2001). *Desarrollo Humano*. 8ª Edición. Bogotá: McGraw Hill.
- Paris, E. y Ríos, J.C. (2000). *Marihuana. Intoxicaciones. Epidemiología, clínica y tratamiento [textos universitarios]*. Santiago de Chile: Facultad de Medicina de la Universidad Católica de Chile. En: Pascual, J.R. y Fernández, B.L. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).
- Pascual, J.R. y Fernández, B.L. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4). http://bvs.sld.cu/revistas/san/vol6_4_02/san10402.htm [consulta: 18/03/2006]

- Perrine, M.W. (1975). Alcohol involvement in high way crashes: A review of the epidemiologic evidence. *Clinical Platform Surgery*, 2, 11-34.
- Piaget, J. (1936). *El nacimiento de la inteligencia del niño*. Madrid: Aguilar, 1992.
- Piaget, J. (1947). *Psicología de la inteligencia*. Buenos Aires: Psyque, 1969.
- Piaget, J. (1970). Piaget's Theory. En: P. Mussen (coord.). *Carmichael's Manual of Child Psychology*. Vol 1. New York: Wiley.
- Plan Nacional sobre Drogas (2005). *Plan de Acción 2005-2008*. <http://www.pnsd.msc.es/Categoria2/publica/pdf/PLandeAccion2005-2008.pdf>
- Pons, I. (1993). *Programación de la investigación social*. Madrid: Centro de investigaciones Sociológicas, Colección Cuadernos Metodológicos, 8.
- Pons, I. (1995). *El grupo en el marco de la metodología*. Apuntes del seminario sobre Grupos de Discusión impartido en la EASP, Granada, (mimeo).
- Posner, M.I. y Boies, S. (1971). Components of attention. *Psychological Review*, 78, 391-408.
- Powell, P.I., Hale, M., Martin, J. y Simon, M. (1971). *2000 accidents: a shop floor study of their causes*. Report nº 21, National Institute of Industrial Psychology. Londres.
- Prada R., Del Río M.C. y Álvarez F.J. (1993). Efecto de los fármacos sobre la capacidad de conducción de vehículos. *Jano*, 45, 1062.
- Prada, C., Prada, R., Del Rio, M. C. y Álvarez, F. J. (1995). Accidentes de tráfico en la población española. *Medicina Clínica*, 105, 601-604.
- Prada, R., Del Río, M.C. y Álvarez, F.J. (1995). Presencia de procesos patológicos en los conductores españoles: su relevancia en el campo de la seguridad vial. *Revista española de salud pública*, 69, 499-508.
- Prochaska, J.O. y DiClemente, C.C. (1992). Stages of change in the modification of problem behaviors. En: Hersen, M., Eisler, R.M. y Miller, P.M. (Eds). *Progress in Behavior Modification*. Sycamore, Illinois: Sycamore Press.
- Prochaska, J.O., Redding, C.A., Harlow, L.L., Rossi, J.S. y Velicer, W.F. (1994). The transtheoretical modelo f change and HIV prevention: A review. *Health Education Quarterly*, 21, 471-486.
- Pulido, J. (2002). *Metodología modernizada para el tratamiento de la siniestralidad producida por el tráfico urbano. Determinación de las zonas de riesgo*. Aplicación a Granada. Tesis doctoral no publicada.

- Real Automóvil Club de España (2002). Alcohol, jóvenes y conducción. Febrero. Madrid: RACE.
- Rodríguez-Marín, J. (1994). Evaluación en prevención y promoción de la salud. En R. Fernández-Ballesteros (Comp.). *Evaluación conductual, hoy*. Madrid: Pirámide.
- Rodríguez, E., Megías, I. y Sánchez, E. (2002). *Jóvenes y relaciones grupales*. Madrid: FAD/INJUVE.
- Romo, N. (2001). *Cultura del baile y del riesgo: La influencia del género en los nuevos usos de drogas de síntesis* (tesis doctoral). Granada: Universidad de Granada.
- Rothengatter, J.A., Carbonell, E.J. y Bruin, R.A. (1990). Cultural differences in the appraisal of traffic violations amongst Dutch and Spanish drivers and police. *XXII International Association of Applied Psychology Conference*. Kioto.
- Rothengatter, J.A., de Waard, D., Slotegraaf, G., Carboll, E.J. y Muskaug, R. (1991). *Social acceptance of automatic policing and information systems*. Drive project 1033. Groningen: Traffic Research Centre.
- Sabel, C.J., Bensley, L.S. y Van Eenwyk, J. (2004). Associations between adolescent drinking and driving involvement and self-reported risk and protective factors in students in public schools in Washington state. *Journal of Studies on Alcohol*, 65, 213.
- Sacks J.J. y Nelson D.E. (1994). Smoking and injuries: An Overview. *Preventive Medicine*, 23, 515-520.
- Salleras, L. (1980). Alcohol y Accidentes. *Medicina Clínica*, 90, 775-778.
- Salvador, T. y Martínez, I. (2002). De la magia a la evidencia: desarrollo de las actuaciones preventivas en España. En: Varios autores (2002). *Sociedad y drogas: una perspectiva de 15 años*. Madrid: FAD.
- Sánchez Martín, F. y Lorga, C. (2004). *La influencia de la Edad y el Género en las Actitudes y Conductas Asumidas en la Conducción. Muestra europea*. Madrid: DGT.
- Sarason, B.R., Sarason, I.G. Y Pierce, G.R. (1990). *Social Support: An Internacional view*. Nueva York: Wiley and Sons.
- Schuman, S.H., Pelz, D.C. Ehrlich, N.J. y Selzer, M.L. (1967). Young male drivers. *JAMA: The Journal of the American Medical Association*, 20, 12.

- Serafini, M.T. (1992). *Cómo redactor un tema: Didáctica de la escritura*. Barcelona: Paidós.
- Serrano, S.S. (1995). Factores que intervienen en los accidentes de tráfico. En: *Programa de prevención de accidentes de tráfico en jóvenes asociados al consumo de alcohol*. Castilla-La Mancha: Consejería de Sanidad.
- Shaw, L. y Sichel, H. (1971). *Accidents proneness*. Oxford: Pergamon.
- Simons-Morton, B. y Hartos, J. (2003). How Well Do Parents Manage Young Driver Crash Risks? *Journal of Safety Research*, 34, 91-97.
- Simons, J.S. y Gaher, R.M.. (2004). Attitudes toward alcohol and drug-free experience among college students: Relationships with alcohol consumption and problems. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 30, 461.
- Simpson, H.M. (1984). Human-related risk factors in traffic crashes. Presented at the North American Conference on Alcohol and Traffic Safety. Baltimore, June, 12-14.
- Sims, R.W., Owsley, C., Allman, R.M., Ball, K. y Smoot, T.M. (1998). The aging driver. *Journal of American Geriatrics Society*, 36, 1135-1142.
- Snyder, C.R., Irving, L.M. y Anderson, J.R. (1991). Hope and Health. En: C.R. Singer y D.R. Forsyth (comps.). *Handbook of social and clinical psychology*. Nueva York: Pergamon Press.
- Soria, J. (2001). Factor Humano. Depende de ti. *Tráfico*. Septiembre-octubre, 18-32.
- SPSS, I. (2004). SPSS for windows (Version 13.0). Chicago: Author.
- Sterling-Smith, R.S. y Graham, D. (1976). *Marijuana and driver behaviors; historic and social observations amog fatal accident operators and control sample*. Washington: National Highway Traffic Safety Administration.
- Stice, E. y Barrera, M. (1995). A longitudinal of the reciprocal effects between perceived parenting and adolescents' substance use and externalizing behaviours. *Developmental Psychology*, 31, 322-334.
- Substance Abuse and Mental Health Services Administration. (2003). *National Survey on Drug Use and Health Report, "Drugged Driving 2002 Update"*.
- Szlyk, J.P., Seiple, W. y Viana, M. (1995). Relative effects of age and compromised vision on driving performance. *Ergonomics*, 37, 430-436.
- Taylor, S.E. (1991). *Seamos optimistas. Ilusiones positivas*. Barcelona: Martínez-Roca.

- Taylor, S.E. y Brown, J.D. (1988). Illusion and well-being: A social psychosocial perspective on mental health. *Psychosocial Bulletin*, 103, 193-210.
- The Hispano Weekly. (2006). Al volante bajo la influencia de drogas ilícitas.
<http://www.hispanoweb.com/news.php?nid=151>
- Terry, P. y Wright, K.A. (2005). Self-reported driving behaviour and attitudes towards driving under the influence of cannabis among three different user groups in England. *Addictive Behaviors*, 30, 619.
- Toledo, F., Esteban, C. y Civera. (1998). La importancia del factor humano en la seguridad vial y los accidentes de tráfico. En L. Montoro et al., *Curso de Psicología para Postgraduados específico sobre: Reconocimiento de conductores y permiso de armas*. Valencia: Intras.
- Tortosa, F. y Montoro, L. (2002). La Psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas. *Psicothema*, 14, 714-725.
- U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration. (1999). *Saving Teenage Lives*.
- Vallejo, N.E. (1998). *Aspectos toxicológicos de la drogodependencia*. Buenos Aires: Presidencia de la Nación Argentina. En: Pascual Simón JR, Fernández Rodríguez BL. (2002). Consideraciones generales sobre drogas de abuso. *MEDISAN*, 6(4).
- Vargas, C., Navarro, B., Castro, C., Valbuena, M., Trujillo, H., Molina, E. y Martos, F.J. (2004). Do drivers recall the highway code? Comunicación oral. 3rd International Conference on Traffic and Transport Psychology. Albert Hall, Nottingham, UK, 5-9 September 2004.
- Vázquez, J.L. (2000). Educación vial desde Internet. *Cuadernos de Pedagogía*, 290, 28-31.
- Vega, A. (1992). *Adolescencia y drogas: aportaciones al estudio de seguimiento realizado en San Sebastián (1981-1991)*. Córdoba: XX Jornadas Nacionales de Socidrogalcohol.
- Verhaegen, P. (1995). Liability of older drivers in collisions. *Ergonomics*, 38, 499-507.
- Vygotsky, L.S. (1983). *Obras escogidas III*. Madrid: Visor/MEC, 1995.
- Whitehead, P.C. y Ferrence, R.G. Alcohol and others drugs related young driver's traffic involvement. *Journal of safety research*, Vol. 8 (2).

- Wilde, G.J.S. (1982). The Theory of Risk Homeostasis: Implications for safety and Health. *Risk analysis*, 2, 209-225.
- Wilde, G.J.S. (1985). Risk homeostasis theory and its implications for highway safety. En: *II Seminario de Formación Vial. Monografías del Departamento de Psicología General*. Facultad de Psicología, Universidad de Valencia.
- Wilde, G.J.S. (1988). Risk homeostasis Theory and traffic accidents: propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. *Ergonomics*, 31, 441-468.
- Willette, R.E. y Walsh, J.M. (1984). *Las drogas, el conductor y la seguridad en el tránsito*. Washington: Organización Panamericana de la Salud.
- Williams, A. (2001). *Teenage Passengers in Motor Vehicle Crashes: A Summary of Current Research*. Insurance Institute for Highway Safety.
- WHO. (1983). Drug, Driving and Traffic Safety. Geneve, *Offset Publication*, 78.
- Zwerling, C., Peek-Asa, C., Whitten, P.S., Choi, S.W., Sprince, N.L. y Jones, M.P. (2005). Fatal motor vehicle crashes in rural and urban areas: decomposing rates into contributing factors... *Injury Prevention*, 11, 24.

ANEXO 1
TRASCRIPTACIONES DE LOS GRUPOS DE DISCUSIÓN

GRUPO 1: 14-18 AÑOS, VARONES, RURAL, ESTUDIANTES ESO

Entrevistadora: ¿Os importa decir el nombre de pila o el apodo que tengáis?

Nono... Vargas... Vilchez... Juanma... Víctor... Ángel... Herrera... José.

Entrevistadora: Bueno, con el fin de agilizar la reunión os proponemos las siguientes sugerencias: No existe un orden especial de palabra, se trata de que vayáis hablando entre vosotros como os vaya apeteciendo. Es importante que habléis de uno en uno evitando pisaros la palabra para poder recoger todas las aportaciones que hagáis y para que luego se escuche bien en la grabadora. Yo solo intervendré excepcionalmente y Joaqui está como observadora y para controlar la grabación, entonces ella no intervendrá en ningún caso, ¿vale? *RISAS* Vamos a ver, si planteásemos un debate sobre los jóvenes y la conducción de vehículos, tanto coche como moto, como os he dicho antes, ¿qué nos diríais? ¿qué opináis?

Nono: ¿Qué quieres que te diga?

Entrevistadora: Que qué opinas, habla. ¿tú decías que tenías moto, no? ¿Cómo es tu experiencia cuando conduces?

Nono: Normal.

Entrevistadora: ¿Qué te encuentras en la carretera?

Nono: Torpes, y...yo qué se. En general hay torpes. *RISAS*.

Entrevistadora: Os encontráis torpes, ¿no?

Víctor: Y los viejos que se cruzan, que tienes que estar todo el rato frenando, ¿sabes? *RISAS*.

SILENCIO Y MURMULLOS.

Entrevistadora: Algo más os encontraréis, ¿no? *RISAS*. A ver, ¿de qué depende que un joven tenga un accidente de tráfico?

Víctor: De cómo vaya con la moto.

Ángel: Y de los demás.

Víctor: También interviene (*Asintiendo con la cabeza*).

Entrevistadora: ¿Vosotros qué opináis de esto? (*dirigiéndose al otro extremo de la mesa*)

Víctor: Que se lo digan a su hermano, que se hincó, dos o tres veces. *RISAS*.

Vilchez: No suele ir demasiado rápido en la moto, y ya ves tú, mi hermano pegó un ostión como para haberse matado. Fue a pasar por un “laillo” de la banda sonora, derrapó y se quemó todo el lado derecho. *RISAS*

Entrevistadora: Entonces uno de los factores que pueden influir en que un joven tenga un accidente de tráfico es...

Vilchez: La velocidad

Entrevistadora: ¿Qué más cosas pueden influir?

Nono: Pues el asfalto, como esté el asfalto. Yo también me pegué otro porrazo, porque había en el asfalto chinatas y se me fue la rueda de adelante y me la pegué también para el lado derecho. *RISAS*

Entrevistadora: ¿Qué más?

Vilchez: Los demás conductores...si tu vas por tu lado y se te cruza un coche...

Entrevistadora: ¿Y por qué se te puede cruzar un coche? ¿Cómo va ese conductor para cruzarse?

Vargas: ¡Mamao!

Vilchez: Que pueda estar bebido...

Vargas: Embriaguez.

Vilchez: Que no vaya pendiente...

Entrevistadora: ¿Sólo influye la embriaguez?

Nono: Las drogas

Entrevistadora: ¿Qué tipo de drogas?

Nono: Pues los porros y todo eso.

Entrevistadora: Los porros, ¿Y qué más?

Vilchez: El alcohol.

Entrevistadora: Los porros, el alcohol...*(invitando a hablar)*

Vargas: Hachís *RISAS*

Herrera: La cocaína.

Vilchez: Los chutes. El caballo. *RISAS*

Entrevistadora: ¿Qué más drogas pueden influir?

Vilchez: El caballo.

Nono: Los monguis *RISAS* Es verdad, se creen que es broma.

Ángel: El éxtasis de las discotecas.

Entrevistadora: ¿El éxtasis también puede influir?

Ángel: Te puedes quedar ahí, muerto conduciendo.

Entrevistadora: ¿Qué cambios ha provocado el consumo de drogas de síntesis en la forma de conducir de los jóvenes?

Herrera: Que ahora son más locos.

Nono: Que les da igual matarse.

José: Que van más rápido.

Ángel: Que se creen que van solos en la carretera y empiezan a hacer tonterías, trompos y de todo.

José: A una rueda... *RISAS*

Entrevistadora: ¿De qué más maneras pueden influir las drogas de síntesis en la conducción?

Nono: Que te saltes un stop y todo eso.

José: Los reflejos.

Nono: Que te paren y te multen. *RISAS*

SILENCIO

Entrevistadora: Cuando la gente conduce, a veces lo hace seguro, sin riesgos, y otras veces lo hacen inseguros, con riesgos, ¿por qué creéis que ocurre esto?

Juanma: Que tenga más prisa

Entrevistadora: ¿De que tenga prisa? (*Asintiendo*)

Vargas: Porque una persona que haya cogido muchas veces una moto irá más tranquila, o en coche, y aquellos que lo cogen por primera vez están más nerviosos.

Entrevistadora: ¿El hecho de tener más experiencia conduciendo implica que vayas más seguro o menos seguro?

Vargas: Sí, que vayas más seguro.

Entrevistadora: ¿Tienes menos riesgos cuanto más experiencia? *CONTESTAN MUCHOS A LA VEZ, RISAS.* Vamos a respetar los turnos, ¿vale? Para luego poder escucharnos bien. Entonces ¿qué pensáis, que si uno tiene más experiencia conduce más seguro?

Todos: Sí, claro.

Entrevistadora: Bueno, respecto al consumo de drogas de síntesis y sus efectos sobre la conducción de vehículos, ¿qué os gustaría saber? *SILENCIO* ¿Tenéis todo eso claro o os gustaría saber algo? *SILENCIO*

Nono: Que nos explicaras “por encimilla” cómo es todo eso.

Entrevistadora: Pero, ¿dudas concretas no tenéis? ¿Qué dudas os gustaría resolver? *SILENCIO* ¿Sabéis cómo afecta?

Todos: No

Nono: No porque nosotros no consumimos de eso. *RISAS*

Entrevistadora: No sabéis cómo afecta ¿no? ¿Y os gustaría saberlo?

Nono: Sí, pero sin probarlo. *RISAS*

Entrevistadora: Pero ¿qué dudas tenéis? ¿Qué os gustaría saber?

Vilchez: Los efectos secundarios

Entrevistadora: ¿Los efectos que tiene? ¿Y con eso a qué te refieres?

Ángel: Que si afecta al cerebro.

Vilchez: Cómo te afecta eso a la cabeza.

Ángel: A tu vida...

Entrevistadora: Cómo afecta a la cabeza...cómo afecta a la vida... *MURMULLOS* ¿Cómo? *MURMULLOS*...¿Y vosotros qué opináis que estáis muy callados? (*Dirigiéndose a Juanma y Víctor*) *SILENCIO* y *MURMULLOS*. ¿No tenéis ninguna dudilla? *SILENCIO*

Entrevistadora: Os gustaría saber cómo afecta a la cabeza y a la vida, y cómo afecta a la manera de conducir ¿os gustaría saberlo?

Todos: También. Sí.

José: Y qué le ven a eso para consumirlo.

Nono: Pues que “se le va el perol” *RISAS*

Entrevistadora: ¿Y que se le vaya el perol es divertido?

Nono: Para ellos, pues mira, pues sí. Y mientras entiendan eso pues...

José: Se creen más que nadie.

Entrevistadora: ¿Por qué creéis que los jóvenes a veces conducen bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Nono: Porque las consumen.

Vilchez: Porque son adictos y...

Vargas: Y lo buscan.

Herrera: Porque les gusta.

José: Para sentirse también más importantes.

Nono: Pero más locos.

Vargas: Se sienten más a gusto, yo qué se, tomando eso.

SILENCIO

Entrevistadora: Estáis diciendo por qué los jóvenes consumen drogas de síntesis, y yo os he preguntado: ¿Por qué creéis que los jóvenes a veces conducen bajo los efectos de las drogas de síntesis? *SILENCIO* ¿Por qué se conduce cuando uno se ha tomado una pastilla? ¿Cuáles son los motivos que tiene uno para conducir?

Vargas: Pues porque no te das cuenta de que estás así.

Herrera: Por diversión también.

Vargas: Para ver lo que se siente.

Herrera: Para ver lo que es.

Entrevistadora: Más, pensad un poquito, ¿qué más cosas? *SILENCIO* ¿Por qué se conduce bajo los efectos de las drogas? *SILENCIO*

Víctor: No tienen con qué irse.

Entrevistadora: Por el medio de transporte.

Ángel: No sé va a ir a pata.

Entrevistadora: Para no irse caminando. *SILENCIO* ¿Hay diferencias entre chicos y chicas?

Vargas: Ya ves.

Nono: “Una hartá”.

Entrevistadora: A ver, tú has dicho que sí, ¿por qué?

Vargas: No es lo mismo. Una niña va siempre insegura.

Entrevistadora: Una niña ¿lo hace más o lo hace menos?

Vargas: No, lo hace bien pero va insegura siempre.

Ángel: Va más prudente.

Entrevistadora: Pero ¿conduce bajo los efectos de las drogas de síntesis, o no?

Ángel: También.

Vargas: También.

José: Pero será en menos casos, digo yo.

Entrevistadora: ¿En menos casos?

Vargas: O en más.

SILENCIO

Entrevistadora: ¿Estáis todos de acuerdo?

José, Vargas: Sí.

Entrevistadora: ¿Qué medidas tomaríais si hubieseis consumido drogas de síntesis y tuvieseis vuestro vehículo aparcado en la puerta?

José: No conducir.

MURMULLOS, RISAS

Entrevistadora: Aquí todos tenéis una idea más o menos clara, ¿no? ¿Qué haríais?

Herrera: No cogerlo, porque no sabes lo que haces. *RISAS*. Yo me quedaría durmiendo dentro del coche hasta que me despabilara y me sintiera bien.

Ángel: Yo igual que él, esperarme a que...

Herrera: Estarías conmigo seguro.

RISAS

Entrevistadora: ¿Esperarte a qué?

Ángel: Claro, a estar ya bien.

Entrevistadora: ¿Y cómo te das cuenta de que estás ya bien?

Herrera: Pues al otro día cuando te levantas y ya no estás mal.

Entrevistadora: ¿Os esperaríais al día siguiente?

Herrera: Por lo menos.

José: No coger el coche porque voy muy rápido y no paro en ningún lado.

RISAS MURMULLOS

Ángel: No sé, que me llevara otro.

Entrevistadora: ¿Otro que también hubiera consumido o que no?

Ángel: Otro que no.

RISAS MURMULLOS

Víctor: Yo cogía un taxi o un autobús.

Entrevistadora: ¿Hay autobuses de noche?

Víctor: Sí.

Herrera: No, pero hasta las doce nada más... *MURMULLOS*... a las doce sale el último.

Víctor: No hay de noche.

Herrera: A ir andando.

Ángel: También que me llevara otro.

Herrera: Turnarte con los amigos, una vez que beba uno y otra vez que beba otro.

Vargas: ¿Entonces una vez se droga uno y otra vez se droga otro?

RISAS

Vilchez: Que cojan un taxi.

SILENCIO

Vargas: O dos.

Entrevistadora: ¿En qué situaciones conduciríais si previamente hubieseis consumido drogas de síntesis?

Vargas: Si algún amigo se pone malo.

SILENCIO

Ángel: En urgencias.

Juanma: Pues si alguien se pone malo y está inconsciente o una situación de esas.

Ángel: Porque es necesario, yo qué se.

SILENCIO RISAS MURMULLOS

Entrevistadora: ¿Cuál es vuestra visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Herrera: Malo

José: Malísimo.

Entrevistadora: ¿Todos estáis de acuerdo eso, nadie piensa que pueda ser bueno?

Herrera: Que sea bueno, ¿qué?

Entrevistadora: Conducir bajo los efectos de las drogas de síntesis.

MURMULLOS

Nono: Te puedes matar tu y al que te lleves por delante.

SILENCIO

Entrevistadora: ¿Qué calificativo le pondríais al hecho de conducir bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Nono: Es que ahora mismo no sé...

Vilchez: un cero...

Nono: un menos cinco.

SILENCIO

Entrevistadora: ¿Bueno, malo, irresponsable, responsable?

Todos: Malo.

Entrevistadora: ¿Divertido, aburrido?

José: Malísimo.

SILENCIO RISAS MURMULLOS

Herrera: Irresponsable.

Entrevistadora: ¿Algún otro calificativo diferente?

Herrera: Tonto.

Ángel: “Escarchao”

Nono: Loco.

SILENCIO

Herrera: Que hablen ellos que no han hablado todavía, casi. *(Refiriéndose a Juanma y Víctor)*

Nono: Son búhos.

MURMULLOS

Entrevistadora: En general, ¿se negocia con los amigos o con la pareja para conducir de forma más segura?

Todos: no

Vargas: A veces sí, según.

Herrera: Pocas veces.

Vargas: Cuando estás cansado, pero no mucho.

Entrevistadora: Y cuando se negocia, ¿cómo creéis que se negocia? ¿Cómo se habla eso?

Vargas: Pues llévalo tú que estoy cansado, y cosas así.

SILENCIO

Vargas: Llévalo que no tengo ganas.

Entrevistadora: Pero al haber consumido drogas de síntesis ¿cómo se le dice a la pareja...?

Herrera: No lo cojas.

Nono: Tías con mala leche.

SILENCIO

Entrevistadora: Muchos de vosotros antes habéis dicho...porque aquí dice con la pareja o con los amigos...y muchos de vosotros antes habéis dicho que le diríais a alguien que os llevara, pero claro, eso se tiene que negociar previamente, ¿o no?

Ángel: Claro, decirle que uno tome hoy y otro día tome otro.

Entrevistadora: ¿Todos pensáis eso?

Nono: Más o menos.

Entrevistadora: ¿Cómo se decide quién toma hoy y quién toma otro día?

Nono: Por turnos.

José: O a suertes.

Herrera: Hoy me toca a mí, mañana a ti y pasado al otro.

SILENCIO

Entrevistadora: ¿De alguna otra manera?

SILENCIO

Herrera: Y si no sé ponen de acuerdo pues a suertes.

Entrevistadora: ¿Qué medidas o prácticas se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos de las drogas de síntesis?

José: No venderlas.

Vargas: O no comprarlas tú.

Vilchez: Poner a alguien en la puerta de las discotecas para que sople si está borracho o no.

Vargas: Eso tiene que ser a la salida...

Vilchez: Pues ya está, a la salida...

Vargas: Y si nada más que te metes alcohol, ¿para qué vas a soplar si vas a dar el ocho y el nueve? Un vigilante que esté pendiente de quien vende las pastillas y todo eso, para que se las quite.

Juanma: O le das las llaves, y si ve que estás muy tomado pues que no te las de, o que las coja el amigo, o el portero... *RISAS. SILENCIO*

Entrevistadora: ¿Qué más cosas se os ocurre? *SILENCIO* ¿Qué medidas o prácticas se os ocurren que se podrían llevar a cabo para no conducir bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Vilchez: Más controles. A la entrada de los pubs hacer un chaqueteo de esos, para que te miren si tienes algo o no.

Juanma: Es verdad, pero en la puerta antes de entrar.

Entrevistadora: Eso es para que no se consuma, pero ¿para que no se conduzca?

Vilchez: Poner controles a la salida de los pubs. *SILENCIO*

José: Controles. *SILENCIO*

Herrera: Más controles a la salida de las discotecas y todo eso. *SILENCIO*

Entrevistadora: Creéis que si hubiera más controles...

Vargas: Y que te detengan el vehículo para...y que vaya otro que no esté bebido para que se lo lleve. *SILENCIO*

Entrevistadora: ¿Qué consecuencias positivas puede tener un chico que conduce bajo los efectos de las drogas de síntesis? ¿Qué le aporta positivo?

Todos: Ninguno, nada.

Herrera: Diversión.

SILENCIO, RISAS, MURMULLOS

Entrevistadora: ¿Qué efectos positivos tiene o puede tener?

Vilchez: A la hora de la conducción ninguno.

José: Ninguno. Para nada.

Entrevistadora: Seguro que conocéis a gente que lo hace, ¿Por qué os dicen que lo hacen?

Vilchez: Para hacerse más chulos que nadie.

Herrera: Por diversión...

José: Porque ellos están enganchados y no sé pueden quitar.

Herrera: Y por adicción, también.

Vargas: Les gusta o algo de eso.

Nono: Porque les gusta estar así de locos.

Entrevistadora: ¿Y qué consecuencias negativas puede tener conducir bajo los efectos de las drogas de síntesis?

José: Que se mate.

Herrera: Accidentes de tráfico.

José: Que se mate él o mate a otro.

SILENCIO

José: Quedarte parapléjico o lo que sea.

Vilchez: A tu madre, darle disgustos.

MURMULLOS.

GRUPO 2: 14-18 AÑOS, MUJERES, RURAL, ESTUDIANTES ESO

Entrevistadora: Repetimos los nombres, ¿vale? Empezamos por ti.

Cristina, Rocío, Sara, Ana, Rocío, Cristina, Irene.

Entrevistadora: Si planteásemos un debate sobre los jóvenes y la conducción de vehículos, ya sea coche o moto, ¿qué nos diríais? ¿qué opinaríais?

SILENCIO

Cristina: Que hay muchos accidentes.

SILENCIO

Entrevistadora: ¿De qué depende que un joven tenga un accidente de tráfico?

Rocío: De la velocidad, que corren mucho.

Sara: Y de si se pone casco...de la protección...

SILENCIO

Entrevistadora: A ver, una de las cosas sería la velocidad, otra que habéis dicho sería la protección, ¿no? ¿Algo más?

Cristina: La falta de precaución, que no se ponen el casco ni el cinturón.

Sara: Y beber alcohol para después conducir.

SILENCIO

Entrevistadora: Y entonces ¿de qué depende que un joven tenga un accidente de tráfico?

Sara: De él. De cómo vaya.

Cristina: Y de si se pone casco y todo eso.

Entrevistadora: El casco y las medidas de seguridad sería un factor para tener un accidente ¿no? ¿Qué otro factor?

Ana: Saltarse los semáforos.

Rocío: Beber.

Entrevistadora: El alcohol, ¿creéis que los jóvenes beben alcohol?

Todas: Si.

Entrevistadora: ¿Qué más hacen?

Cristina: Consumir drogas y todo eso, y coger el coche cuando están que no ven ni nada.

Entrevistadora: Uno de los factores sería las medidas de seguridad, otro la velocidad, saltarse los semáforos y todo eso, otro las drogas, vamos a hablar un poquillo más de esa parte, a ver qué opináis.

Sara: Cuando beben y eso, pues parece que se les va la cabeza, y si están cerca de su casa pues...

Entrevistadora: ¿Qué cambios ha provocado el consumo de drogas, como el éxtasis, en la forma de conducir?

Sara: ¿Qué cuando lo consumes qué puede pasar?

Entrevistadora: Sí, ¿habéis entendido la pregunta?

Ana: Van más rápido, más accidentes. No sé controlan con la velocidad.

Entrevistadora: Cuando la gente conduce a veces lo hace seguro, sin riesgos, y a veces lo hace inseguro, con riesgos, ¿por qué creéis que la gente conduce unas veces con riesgo y otras veces sin riesgos?

Cristina: Porque conducen con riesgos porque tienen prisa y no sé ponen el casco, y todo eso.

Entrevistadora: Entonces, cuando lo hacen seguros los jóvenes, a ver ¿por qué creéis que conducen seguros y por qué creéis que conducen inseguros? Hemos dicho por trayectos cortos que no sé ponen casco...

Rocío: El cinturón...

Entrevistadora: El cinturón, ¿qué más se os ocurre?

Cristina: A veces porque les da vergüenza también ponerse el casco y todo eso.

Ana: Claro, parece como más "Ah, yo controlo y no me va a pasar nada"

Entrevistadora: Creéis aquí que lo más importante es las medidas de seguridad, ¿no?, la distancia y las medidas de seguridad...y que ellos se hagan más importantes ¿sí? *SILENCIO* Con respecto al consumo de drogas de síntesis, éxtasis, y sus efectos sobre la conducción de vehículos, ¿qué os gustaría saber?

Irene: Cómo afecta eso.

Rocío:Cuál es el efecto más grave que puede tener.

SILENCIO...RISAS

Entrevistadora: ¿Por qué creéis que los jóvenes a veces conducen bajo los efectos de las drogas de síntesis? ¿Por qué lo hacen?

Sara: Porque no creen que estén tan bien.

SILENCIO

Ana: Que no pueden conducir sin que pase nada.

Irene: No tienen conciencia.

MURMULLOS

Entrevistadora: ¿Creéis que las chicas consumen igual que los chicos o lo hacen menos?

Cristina: Lo hacen menos.

Entrevistadora: ¿Todas creéis que lo hacen menos?

Cristina: Si.

Entrevistadora: Y si vosotras hubierais consumido drogas de síntesis y tuvieseis vuestro vehículo aparcado en la puerta, ¿qué medidas tomaríais?

SILENCIO Salís un fin de semana, estáis por ahí con los amigos, y tenéis que coger la moto, ¿qué haríais?

SILENCIO

Irene: Yo creo que si la cogería porque no estás consciente en ese momento de lo que has tomado.

SILENCIO

Entrevistadora: ¿Y en qué situaciones cogerías la moto si hubierais consumido drogas de síntesis?

Rocío: ¿En qué situaciones?

Entrevistadora: Sí, ¿en qué situaciones tu cogerías la moto si antes hubieses consumido éxtasis, por ejemplo?

RISAS

Entrevistadora: Por ejemplo, eh, fin de semana, qué situaciones, o entre semana, o después del colegio,...

Rocío: Más bien el fin de semana que es cuando los jóvenes dicen salir y diversión.

Cristina: Por la noche.

Rocío: Porque es cuando están las discotecas abiertas, es cuando está más bien el trayecto ese de salir y beber y todo eso. *SILENCIO*

Sara: Y también hay gente que lo hace entre semana. *SILENCIO*

Entrevistadora: Entonces decís los fines de semana de marcha ¿no? y por la noche, y a veces también cuando están estudiando ¿no?

Sara: Si, para selectividad muchas veces sobre todo.

Ana: Y en clase también.

RISAS

Entrevistadora: ¿El qué?

Ana: Pues las drogas y todo eso, que ves que las están vendiendo, y a lo mejor también compran.

Entrevistadora: ¿Cuál es vuestra visión sobre la conducción bajo los efectos de las drogas de síntesis? ¿Cómo veis esto? ¿Cómo veis que haya muchos jóvenes que conduzcan bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Sara: Mal, porque ponen en peligro sus vidas pero también ponen en peligro las nuestras. Porque a lo mejor si ellos ven en moto y se saltan un stop o un semáforo y tú estás cruzando la calle te atropellan a ti también.

Rocío: Y no tienes la culpa de nada.

RUIDO!!!!!!!!!!!!

Cristina: También depende del tipo de información que tú tengas de las drogas porque por ejemplo si tu no sabes lo que te puede pasar pues dices “ah, si no pasa ná”

MURMULLOS

Cristina: “Que no pasa ná”, no sé qué.

Sara: Y empiezan a comerte la cabeza.

MURMULLOS

Sara: En las fiestas también te lo pasan, y te están poniendo ejemplos de cómo reacciona esa persona al estar matándose.

Irene: Como los anuncios que ponen, esos de coches que sale ahí...

Sara: Y pone que está prohibida su venta para menores de dieciocho años, pues que no sé la vendan a menores de dieciocho años, pero si se la venden es como regalarles la muerte.

Entrevistadora: Entonces, ¿Qué calificativo le pondrías al hecho de conducir vehículos bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Irene: Irresponsabilidad.

MURMULLOS...SILENCIO

Entrevistadora: En general, ¿creéis que se negocia con los amigos o la pareja para conducir de forma más segura?

Rocío: ¿En general?

Entrevistadora: Si, ¿se negocia con los amigos, con el novio, la novia?

Rocío: En general no, aunque hay casos en que si se hace, pero en general no. Hay gente que es prudente y lo hace.

Ana: A lo mejor si se van de marcha...

RISAS...SILENCIO

Entrevistadora: ¿Qué medidas o prácticas se podrían llevar a cabo favorecer que no se conduzca bajo los efectos de las drogas?

SILENCIO

Ana: Pues si hay sitios que si lo sabe la gente...hay mucha gente, entonces pues se puede poner un autobús privado, poner cosas que... *MURMULLOS*

Entrevistadora: Pero ¿qué medidas hay que se os ocurren?

Ana: En los colegios también, y eso porque es verdad y es más fácil que lo consuman, y entonces más venta y, yo qué se, y cosas así.

Entrevistadora: ¿Qué consecuencias positivas podría tener un joven que conduce bajo los efectos de las drogas como el éxtasis?

Rocío: ¿Positivas?

Entrevistadora: Positivas, ¿qué le aporta de positivo?, ¿qué beneficios obtiene?

Irene: Ninguna.

Rocío: Que él se sienta alegre, o se divierta.

Sara: Yo creo que ni eso, no tiene nada positivo...

Rocío: Ya, pero el puede verlo así, aunque se esté autodestruyendo...

Cristina: Autodestruyendo a la gente que le rodea también

MURMULLOS...SILENCIO

Entrevistadora: Nada más positivo, ¿no?

Todas: No nada.

Entrevistadora: ¿y qué consecuencias negativas puede tener un joven que conduce bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Sara: Los padres...

Ana: Que te ven mal...

Rocío: Y sufren por su culpa.

MURMULLOS

Cristina: Lo padres a veces lo quieren ayudar, pero que no salga, porque si sale estamos en las mismas.

Ana: Pero es que si le castigan se encierra más...es capaz de caerse...

Cristina: Pero es que...

Ana: Hay gente que lo sabes, que ha pasado esas cosas y que ha logrado salir, ¿no?

Irene: Es que eso no lo puedes hacer tú solo si no sabes...la información.

Ana: Y si no sabes nada de...si a él no le gusta divertirse de otra manera ya está mal...entonces esa persona pues...puede caerse...por mucho que sus amigos...

GRUPO 3: 14-18 AÑOS, VARONES, URBANO, ESTUDIANTES ESO

Entrevistadora: Si no os importa me gustaría que dijerais vuestros nombres de pila o apodo, ¿de acuerdo? Empezamos por mi izquierda. Iván, Álvaro I, Víctor, David, José, F. Javier, Álvaro II.

Entrevistadora: Si planteásemos un debate sobre los jóvenes y la conducción de vehículos (coche o moto). ¿Qué opináis?

Álvaro I: Temeraria.

Iván: Temeraria.

José: Está bien, está bien.

Iván: Está muy bien.

F. Javier: Y o que se, tienen mucho peligro algunos.

José: La mayoría.

David: Son peligrosos les pongas lo que les pongas, como si les pones una biciletilla.

Álvaro II: Que depende del joven.

F. Javier: Son más peligrosos, van a mas velocidad.

Álvaro II: Algunos van más a su rollo y otros que van más rápido.

Víctor: Que van por la autovía y no miran al de atrás, que se cruzan ahí todo follado, ya ves como cogen las curvas, y se chocan.

David: Yo conozco a gente que se ha metido con una motillo en la autovía, (*RISAS*), a hacerse pedazos.

Entrevistadora: ¿Qué cambios ha provocado el consumo de drogas como el éxtasis en la forma de conducir de los jóvenes?

Víctor: Yo no entiendo de eso.

(*RISAS*)...

Iván: Hay gente que se toma una pastilla de esas y se sube al volante ya todo sulfurado y ya para que quieres más, ¿sabes?

(*RISAS*).

Álvaro I: Pues eso que se toman una pastilla y van en el coche todo flipados, no van normalicos.

Álvaro II: Pues eso que consumir alcohol y drogas, no son ellos los que llevan el coche, ¿sabes lo que te digo?

Entrevistadora: Cuando la gente conduce a veces lo hace seguro (sin riesgos) y a veces lo hace inseguro (con riesgos). ¿Por qué?

Iván: Pues para que le suba la adrenalina o algo de eso, porque le gusta, yo que sé.

Álvaro I: Porque hay gente que le gusta correr.

José: Para que le paguen, cogen el coche y lo hincan contra la pared y luego les pagan, más bien por eso muchas veces.

F. Javier: Porque les gusta correr y ya está.

David: Se pican entre ellos.

Álvaro I: Se pican entre ellos no, porque hay gente que les gusta correr aunque no haya nadie.

(RISAS).

Entrevistadora: Respecto al consumo del éxtasis y sus efectos sobre la conducción de vehículos, ¿qué os gustaría saber?

(RISAS).

Álvaro: Que con el éxtasis yo no sé como pueden conducir, con las visiones que dicen que les dan y todo.

Iván: Eso es que están apollardados.

David: No, no sé...

(SILENCIOS ACOMPAÑADOS DE RISAS Y MIRADAS).

Entrevistadora: ¿Por qué creéis que los jóvenes a veces conducen bajo los efectos del éxtasis?

Álvaro I: Yo que sé porque le gustará meterse una pastilla de vez en cuando, yo que sé.

Iván: Porque le animará.

Álvaro II: Porque les gusta flipar, yo que sé.

Iván: Se las toman para ir a la discoteca a pasárselo bien y como no van a ir andando pues cogen el coche.

David: Se van a la discoteca, se la meten y después no sé van a ir andando, pues cogen el coche.

Iván: Claro, claro.

Entrevistadora: ¿Hay diferencias entre chicos y chicas?

Iván: Alguna.

Víctor: Alguna que otra, sí.

Álvaro: Hay tías que se meten más pastillas que los tíos.

F. Javier: Y no solo pastillas.

David: Ya ves.

Álvaro I: Las mujeres no tienen accidentes, los provocan.

(RISAS).

David: Los tíos conducen mejor.

Iván: Algunas tías conducen también bien.

Álvaro I: Sí..., las tías que llevan más de diez años con el carne y han tenido más de treinta porrazos.

Álvaro II: Hay de todo, hay tías que consumen más que los tíos, yo que sé hay de todo.

F. Javier: Los tíos consumen más.

David: Que te calles, hombre, hay tías que se ponen ciegas en dos minutos.

Entrevistadora: ¿Qué medidas tomaríais si hubieseis consumido éxtasis y tuvieseis vuestro vehículo aparcado en la puerta?

Iván: Coger el coche.

Víctor: Coger un taxi.

Iván: Sí... y el coche ahí, ¿no?, que va, coges tu coche, a muerte.

David: Y si no porque te da vergüenza, ¡ah mira como va, que no tiene huevos a coger el coche!, y lo coges nada más que por fatiga.

José: Yo no sé lo que haría...

Iván: Coger el coche como todos.

José: Coger el coche y procurar ir despacio.

Iván: Si, cuando vas colocado, vas controlando a lo que vas; ¡que listo eres!

David: Si y ves un semáforo azul, yo no lo he visto nunca.

(RISAS).

Entrevistadora: ¿En qué situaciones conduciríais si previamente hubieseis consumido éxtasis?

Iván: Es que el éxtasis es lo peor de esto o que... y las rayas....

(RISAS).

David: Para llevar a una niña a su casa o yo que sé...

(RISAS).

Álvaro I: Si has salido de la discoteca, te vas con tu coche, no vas a coger un taxi en medio del campo que te cueste un dineral, pues coges tu coche.

David: Y si te matas, pues te has matado.

Entrevistadora: ¿Cuál es vuestra visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del éxtasis?

Iván: Pues que no está bien.

Álvaro I: Ahí está, que no está bien.

José: Que los multen a todos.

Víctor: Que se pongan en la puerta de la Copera (discoteca), tu que estás colocoillo, toma trescientos euros de multa, ya ves se ponen las botas..., entran ahí repartiendo papelinas, toma con esto te regalan dos gramos y ahí todo el mundo cogiendo a puñados.

(RISAS).

Entrevistadora: En general, ¿se negocia con los amigos o la pareja para conducir de forma más segura?

Iván: Que va.

Víctor: Que va.

David: No te lo dejan.

F. Javier: Porque para que se pegue una hHostia un amigo tuyo te la pegas tu.

Álvaro II: No te lo dejan estando bien te lo van a dejar de pelotazo.

(RISAS...*todos asienten, parecen estar todos de acuerdo*).

Entrevistadora: ¿Qué medidas o prácticas se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos del éxtasis?

Víctor: Ponerse en la puerta de la discoteca, ahí un “munipa”.

David: Que no haya éxtasis.

Álvaro II: Con el tema de las multas que han puesto ahora que paran a todo dios, a ver si ahora...

Iván: Pero seguiría habiendo éxtasis, si uno quiere, quiere.

F. Javier: Sí, pero puede llegar un tío a la discoteca repartiendo y si tu no quieres, no quieres, eso depende de ti.

Álvaro I: Si, como va a llegar un tío y te da una pastilla, toma, para que te la metas, ya me la pagas otro día, pues no estás tonto ni nada.

(RISAS).

F. Javier: Pero si tu dices que no, pues no te la dan.

Iván: Si te crees tu que te las regalan.

(RISAS).

Entrevistadora: Qué consecuencias positivas puede tener un joven que conduce bajo los efectos del éxtasis?

José: Que vas más atento a la carretera.

Iván: ¡Sí!...

(RISAS).

David: Por ejemplo que si se te cruza alguien no tienes la misma reacción.

Álvaro I: Ha dicho positivas.

(RISAS...SE LES ACLARA QUE SON POSITIVAS).

David: Entonces no sé...

Víctor: Yo creo que no tiene casi ninguna consecuencia positiva. Cuando tu vas colocado, tú no vas mirando la carretera y tú vas porque tienes que ir y ya está...y que si te pegas un porrazo tampoco te enteras, ¿sabes? Si vas muy ciego no te enteras.

Entrevistadora: ¿Qué consecuencias negativas puede tener un joven que conduce bajo los efectos del éxtasis?

Víctor: Te matas, puedes matar a gente, puedes atropellar a chiveas...un follón de cosas.

David: Te saltas un semáforo, un stop...

Víctor: ¡Sí vamos!, saltarte un semáforo, un stop, que si ¡pobrecico hijo que vas a dejar viuda a la semáfora grande!..pareces tonto chiquillo.

Álvaro I: Sí... saltarte un semáforo te pegas un talegazo.

Víctor: Ahí está, o que lleguen los civiles del control y te dicen, ¡venga a ver, suelta!

Iván: ¿Con lo de soplar se averigua eso?

Víctor: Que va.

Iván: Entonces, ¡qué pollas!, cómo van a averiguar eso.

Álvaro II: Si lo están haciendo pero con la saliva.

Iván: ¿Ah sí?

Álvaro I: Que no tienes que darle a las drogas.

Entrevistadora: ¿Se valora a una persona que no consuma?

Víctor: No.

Álvaro I: Sí, sí se valora.

Víctor: Tú entras a una discoteca y dices, ¡mira ese no sé mete nada! y tú lo sabes tío, ¡mira al maricón ese, que no sé mete nada!

Iván: También.

Víctor: Yo creo que no sé valora.

José: Pero las niñas sí lo miran mucho.

Víctor: Sí, las niñas de fuera porque las de dentro están todas ciegas perdidas.

(RISAS).

F. Javier: Eso depende, porque si vas con gente que se mete, tú te metes, pero si vas con gente que no sé mete ni pollas qué te van a decir.

Víctor: Claro, pero si tú te juntas con gente que fuma porros y tú no fumas, lo primero que te van a decir, ¡que eres un cortarrollos!, entonces ya pues...

Iván: No y aunque no te digan nada...tú al final lo pruebas...

(RISAS).

Entrevistadora: Si tienes un amigo que ha consumido éxtasis, ¿qué harías?

Álvaro I: Pues nada, que es su vida, que se meta lo que quiera, como si se quiere meter un chute, ¡allá él!

David: Yo a la discoteca no voy con él.

Álvaro I: No, sí, porque te vas a juntar con él, pues claro que te juntas, lo que pasa es que no es lo mismo cuando está fresco que cuando se ha drogado, pero hablarle le vas a seguir hablando.

F. Javier: Hablarle sí le vas a hablar, pero si está todo pillado y vamos los dos no le dejo la moto, la llevo yo, porque para que se mate...

Álvaro I: Yo no llevo a ningún drogata.

David: Tú perfectamente te puedes juntar con cualquier persona, ya se meta o no sé meta, porque si tú estás así de amigos, pero que se ponga a hacer el pollardo y todo colocado y coge el coche pues no.

Álvaro II: Yo depende de la situación...

Álvaro I: Yo les digo a mis amigos que no se metan de eso, que no sean tontos, que no sé metan en eso.

Víctor: Decírselo, se lo puedes decir, ahora otra cosa es que te hagan caso.

Entrevistadora: ¿Qué calificativo le pondrías al hecho de conducir vehículos bajo los efectos del éxtasis?

Álvaro I: Temeridad..., el que conduce borracho o harto de drogas es un temerario.

Iván: Lo mismo.

Víctor: Yo que sé, lo mismo.

José: Todos lo mismo.

F. Javier: Lo mismo, temeridad.

Entrevistadora: ¿Qué diferencias hay en la forma de conducir en una persona que ha consumido drogas y otra que no?

Iván: ¡Cojones!, que no va atento.

David: Si tu vas atento a la carretera de todos los coches que pasan, sabes lo que estás haciendo, y ahora te llega uno que va todo pillado, va echando “HHostias” en el coche, no te digo nada, va con el pelotazo en lo alto, ¡jala!, vamos a correr.

F. Javier: Que sabes lo que haces, cuando no llevas drogas ni alcohol ni nada, sabes lo que haces, ves todas las señales de tráfico, reaccionas mejor...si vas borracho o drogado no miras todo eso.

(RISAS...SILENCO).

GRUPO 4: 14-18 AÑOS, MUJERES, URBANO, ESTUDIANTES ESO

Entrevistadora: Si no os importa me gustaría que dijerais vuestros nombres. Empezamos por la derecha. Kesia, Aída, Malva, Ana, Almudena, Sandra, M^a Angustias.

Entrevistadora: Si planteásemos un debate sobre jóvenes y conducción de vehículos (coche o moto). ¿Qué opináis?

Sandra: Yo que sé, ahora es un problema, es un tema que ahora está en...

Almudena: En auge.

Sandra:...en auge como yo digo, que tiene mucho problema hoy en día, con los jóvenes, que si bebes no conduzcas...yo que sé.

M^aAngustias: Normalmente que si se va en moto, los jóvenes no se ponen el casco ni toman algunas precauciones por si tienen algún accidente y luego si beben o lo que sea pues les da igual, aún así por muchos mensajes que ponen en la televisión o les digas al final hacen lo que quieran.

Ana: También hay muchos casos que se turnan los fines de semana para que alguna persona no beba que se encargue de llevarlos al grupo de amigos que salen pero suele ser menos común, a veces se creen que controlan.

Kesia: Muchos jóvenes tienen coche o moto o lo que sea para chulear más bien que otra cosa.

Malva: Y luego no sé ponen el casco y van haciendo trompos y todo, y todo para llamar la atención.

Aída: A veces también montan en una moto más de una persona, como dos o incluso tres.

Entrevistadora: ¿Cómo?

Aída: Que montan en una moto más de una persona.

Entrevistadora: ¿De qué depende que un joven tenga un accidente de tráfico?

M^aAngustias: Depende del poco cuidado que tienen porque no toman ninguna medida para que se pueda evitar ese accidente.

Sandra: Hay también casos que no es por su propia culpa, que puede ser de alguien que le provoque esa caída o lo que sea; pero muchas veces es por su propia culpa que hay gente que va como no tiene que ir y ocurre eso.

Kesia: La mayoría de las veces es porque corren mucho y van sin casco ni nada y se matan ellos solos.

Almudena: Ya no solo en la moto, también en coche, porque los fines de semana la moto es más o menos viable pero el coche te lo llevas seguro.

Sandra: Sí, pero con la moto vuelas.

Malva: Con la moto tiene más peligro porque con la moto el cuerpo cae directo al suelo...con el alcohol también.

Ana: Y lo que no es alcohol.

Malva: Bueno sí.

Entrevistadora: ¿Qué cambios ha provocado el consumo de drogas como el éxtasis en la forma de conducir de los jóvenes?

Sandra: Que... ¿qué cambios ha provocado?

Entrevistadora: Si.

M^aAngustias: Que se creen que tienen más seguridad porque controlan la situación.

Sandra: Que creen que van solos en el camino y hay mucha gente también, no están solos.

Almudena: Porque se hayan tomado eso dominan mejor la situación y si no lo toman dicen que no...si que se creen que cuando se toman eso dominan mejor la moto y si no lo toman se creen que no lo dominan bien.

Entrevistadora: (Insiste en la pregunta y las chicas no responden).

Entrevistadora: Cuando la gente conduce a veces lo hace seguro (sin riesgos) y a veces lo hace inseguro (con riesgos). ¿Por qué?

Almudena: Por llegar antes a los sitios y porque les gusta correr.

Sandra: Porque se pican con otros.

Ana: Si, eso suele pasar mucho, hacer carreras de jóvenes...ya sea en moto o en coche, y al final siempre pagan los que menos culpa tiene, quien vaya mejor o más...

Entrevistadora: Respecto al consumo de drogas como el éxtasis y sus efectos sobre la conducción de vehículos, ¿qué os gustaría saber?, ¿qué dudas os gustaría resolver?

Almudena: Los reflejos si hay más o menos.

Sandra: Yo digo que, qué sensación le producirá a la persona que consume eso. Yo que sé una sospecha, ¿no?, que hay ahí, hay gente que no consume eso y que qué le provocará a la gente que se lo tome.

MªAngustias: Sí, porque a lo mejor por un momento le puede traer mas beneficios pero luego después haber las consecuencias que eso traería, que le provocaría a la misma persona.

Aída: Yo eso, que qué sensación tendrá.

Kesia: Sí, de que domina la situación y luego piensa en si mismo, en el egoísmo de pensar que domina la situación.

Entrevistadora: ¿Por qué creéis que los jóvenes a veces conducen bajo los efectos del éxtasis?

Almudena: Son fines de semana y días de fiesta, entre semana están estudiando o trabajando, y es el fin de semana cuando tienen ese periodo de relax, de divertirse y yo que sé, eso.

Sandra: Si no consumen eso, no sé quedan ellos mismos...se quedan como quietos porque están acostumbrados a tomar eso y si no la toman parece que le falta algo.

MªAngustias: Si es aditivo, esos casos se suelen presentar los fines de semana, es muy raro que alguien entre semana tenga un accidente por causa de droga. El alcohol está más a la orden del día pero las drogas suelen ser mas los fines de semana y sobretodo el éxtasis.

Kesia: Que también ayuda con quien te juntes porque si los demás de tu grupo también consumen eso y tu no, pues quedas mal, entonces, la tomas.

Entrevistadora: ¿Hay diferencias entre chicos y chicas?

Malva: Yo creo que los chicos toman más aunque las chicas también lo toman.

Kesia: Yo creo que ya hay poca diferencia.

MªAngustias: Las niñas piensan más las consecuencias que eso pueda tener. Se paran un poco a pensar, los chicos nada más que “venga me lo voy a tomar”.

Malva: Los chicos están más alocados.

Almudena: A la hora de conducir siempre una mujer tiene más, aunque hay muchas veces que dicen que si las mujeres conducimos mal ya sea en moto o en coche pero tenemos más cuidado, tenemos la sensación de peligro, la tenemos más agudizada que los hombres. No somos tan dominantes.

Entrevistadora: ¿Qué medidas tomaríais si hubieseis consumido éxtasis y tuvieseis vuestro vehículo aparcado en la puerta?

Malva: Coger un taxi.

Kesia: Irme con alguien que no hubiese consumido.

Sandra: Porque tú mismo si te ves mal de haber consumido, lo primero que dices es yo no monto en mi propio vehículo para que pase algo, tienes más riesgo de que te pueda pasar algo o que te vayas con alguien o tomes cualquier medio de transporte.

Entrevistadora: ¿En qué situaciones conduciríais si antes hubieseis consumido éxtasis?

MªAngustias: En alguna emergencia o algo pero así porque así, a la hora que tengo que irme y si hubiera tomado éxtasis, eso no lo haría yo, si fuera en alguna emergencia que ocurriera algo muy fuerte, si no, no.

Aída: Y tampoco porque si no estás para conducir, qué emergencia, sería peor todavía, tendrías un accidente o algo.

Entrevistadora: ¿Cuál es vuestra visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del éxtasis?

(RISAS).

MªAngustias: Muy mal, eso con el éxtasis no sabrás ni lo que haces, una vez que estés dentro de los efectos puede ocurrir lo que sea.

Kesia: Yo pienso que actualmente estamos muy concienciados, ya no solo con las drogas, sino también con el alcohol por los anuncios, por muchos casos que desgraciadamente, amigos que conocemos, que han sufrido accidentes y entonces pues te paras más a pensar, incluso en cenas de navidad de muchas empresas, yo he notado que hay gente que a lo mejor, que dice de no beber, de irse en taxi. Yo pienso que la sociedad está empezando a concienciarse, aunque todavía hay gente que no controla pero no es lo mismo que hace unos años.

Sandra: Yo creo que no, yo creo que por muchos medios de comunicación que haya, a la gente les da lo mismo o incluso peor, por mucha información que haya, fíjate si hay información en todos los lados y a la gente les da igual, lo que no saben es que van a sufrir las consecuencias.

Almudena: Siempre piensas que eso no te va a pasar a ti, que eso le pasa a los demás.

Aída: Hasta que te toca.

Ana: O le toca a alguien cercano, entonces te queda más...

Entrevistadora: ¿Qué calificativo le pondríais al hecho de conducir vehículos bajo los efectos del éxtasis?

Ana: Ser tonto.

Almudena: Egoísta, porque ya no es por ti mismo sino por los demás.

Aída: Lo mismo.

Entrevistadora: En general, ¿se negocia con los amigos o con la pareja para conducir de forma más segura?

Kesia: No.

M^aAngustias: Hay gente que es más seria, más consecuente, que si hace eso, pero la mayoría no lo hace. Yo creo que no.

Aída: A veces en una pareja y conduce el niño y está bajo los efectos de cualquier droga e intenta conducir la niña y dice, “tú no, que no sé qué”.

Almudena: Eso suele pasar con la pareja, porque cuando van con amigos, pasa al revés, “venga, venga a ver quien corre más, vamos a picarnos”.

Ana: Incluso también solos, yo cuando tenía mi novio y tenía coche, él decía que controlaba y la verdad es que controlaba pero yo que sé, soy muy concienciada por eso y a mí me daba susto, de pensar que se había tomado tres cubatas y que ya no solo por uno mismo sino el que venga por detrás, ¿no?

Kesia: Es muy difícil, depende de la persona, si él cree que tú vas a conducir bien.

Entrevistadora: ¿Qué medidas o prácticas se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos del éxtasis?

Sandra: Pues si hay pandillas, que uno de la pandilla que no la consuma y si van en pareja lo mismo, yo que sé.

Almudena: Que se turnen, un día a lo mejor que uno no tome nada.

Aída: Y también en las discotecas, en la entrada que hubiera un bono para luego, aunque luego tengas que pagar más te pueda llevar a tu casa.

Ana: Que hubiese taxis cerca de las discotecas y que la gente los viera y se fueran en taxis y así no cogen el coche.

Almudena: Más medidas de control. Están inventando un sistema de control en los coches, que no te permite conducir si detecta el consumo de drogas, todavía no está implantado pero sería una medida buena de erradicar los efectos de las drogas.

M^aAngustias: Hay que concienciarse más cada persona.

Aída: A veces dicen, no voy a beber porque me van a multar, no beben por eso, no porque les hace daño a su propio cuerpo y no sé dan cuenta de lo que es.

Entrevistadora: ¿Qué consecuencias positivas puede tener un joven que conduce bajo los efectos del éxtasis?

Ana: Ninguna.

Sandra: Es que no habría ninguna.

Entrevistadora: ¿Y negativas?

Aída: Todo.

Ana: La falsa sensación de seguridad. Se creen, yo puedo hacer esto y no va a ocurrir nada, con el efecto que eso tiene. A lo mejor luego más pronto tienen un accidente por tener más confianza.

Entrevistadora: ¿Se valora a una persona que no consuma?

Kesia: No sé valora, al revés, se piensan que si tú no consumes ya eres tonta o algo.

Aída: Yo creo que si se valora, porque siempre a una persona le gusta más que no beba porque sabe que no le va a pasar todos estos casos que hemos dicho y siempre estará más seguro.

M^aAngustias: Si ocurre eso en pandilla y todos consumen y a lo mejor uno no quiere siempre acaban marginados, “mira este que no ha querido tomar, que ni se que”.

Almudena: Yo pienso que la familia siempre lo valora porque siempre se escuchan casos pues del hijo de la vecina o tal o cual y ya los amigos están más influenciados por el entorno, ¿no?, no es lo mismo vivir en el polígono, en una familia que viva de eso o rodeada de eso, que tengas una familia de clase media-alta, que tengas información y sepas como van las cosas. Siempre hay una vez para probarlo porque los jóvenes somos así que lo queremos probar todo pero de ahí a consumirlo frecuentemente, yo pienso que está mas caracterizado a jóvenes mas marginados, según su ambiente.

Entrevistadora: Si tuvieseis un amigo que consume éxtasis, ¿qué haríais?

M^aAngustias: Yo darle consejos porque todo lo que pueda saber o lo que me digan. Al final luego hará lo que quiera, pero si es un amigo pues a mí me preocuparía eso y yo lo que haría sería aconsejarle.

Aída: Que le aconsejas y te quedas tú así mas tranquila.

Almudena: Yo pienso que con consejos no, sentirte tu a gusto para decir “Bueno yo he hecho lo que puedo” pero lo bueno sería hablar con sus padres, aunque sería una “putada” muy grande pero no sé, yo pienso que lo que es la droga en sí, no es bueno lo voy a dejar y lo dejo como el tabaco, tienes que ir a una clínica y tomar medicamentos, es muy fuerte. Yo pienso que con el propósito de la persona

no se consigue nunca, siempre tienes que estar bajo seguimiento médico o en una clínica, pero esas personas necesitan mucho apoyo, mucha ayuda y no pienso que con consejos así de “tener que dejarlo”, pero cuantas personas se lo habrán dicho e incluso él mismo lo habrá pensado o ella pero es muy grande y eso no sé puede solucionar con otra cosa.

Entrevistadora: ¿Qué diferencias hay en la forma de conducir en una persona que no ha consumido éxtasis a otra que sí?

Ana: Reflejos.

Aída: Seguridad.

Almudena: Está mas pendiente del camino por si a lo mejor le pasa otro coche, está mas pendiente de lo que puede ocurrir alrededor.

Kesia: Irá a menos velocidad digo yo porque mucha gente que ha consumido drogas va alocada.

MªAngustias: Si, una conducción más moderada. Siempre que hay un loco, siempre pensamos que ha tomado algo.

GRUPO 5: 19-23 AÑOS, MIXTO, RURAL, TRABAJADORES

Entrevistadora: Me gustaría que empezara a decir vuestros nombres empezando por aquí.

Humberto, Manuel, Pablo, Paco, José, Patricia, María

Entrevistadora: Si planteásemos un debate sobre los jóvenes y la conducción de vehículos, ya sea coche o moto, ¿qué opináis?

Manuel: Yo opino que los jóvenes conducimos ahora mismo bien y mal. Conducimos bien recién salidos de la autoescuela, se supone, pero en cuanto nos envalentonamos es cuando conducimos mal. Es cuando empezamos a liarla un poquillo, bastante.

SILENCIO

Entrevistadora: Venga Paco, ¿qué opinas sobre cómo conducen los jóvenes?

Paco: Yo opino que conducen bastante mal, por la edad y las locuras que se cometen hoy en día con el alcohol y demás, y creo que las medidas que está poniendo la Guardia Civil sobre el alcohol y todas esas cosas las veo muy bien.

Manuel: Pues yo no lo veo bien, tendría que haber más todavía, y que te quitaran el carné en el momento, y que te lo sacaras otra vez, tú verías como no beberían más. Así se quitarían todas las tonterías, lo que pasa es que hasta que no te dan el palo no te...

Paco: Eso es, que te crees que nunca te va a pasar a ti hasta que te pasa. ¿Tú entiendes lo que te quiero decir?

Manuel: Igual que correr, de correr tendría que haber un control cada cien metros, bueno, cada cien metros no, pero cada diez kilómetros ponía yo un control.

Humberto: De hecho la Guardia Civil, ahora en Navidades está poniendo un incremento de controles cada doscientos kilómetros.

Manuel: Pero hasta el día veinte...

Humberto: Hasta el día veinte...

Manuel: Harían falta más...

Humberto: De hecho yo he visto en mitad de la autovía a las cuatro de la tarde parando a todos los coches...

Manuel: Pero hasta el día veinte.

Humberto: Hasta el día veinte, en la época de Navidades, pues normal, es cuando se incrementan los accidentes.

Manuel: Vale, ahí me callo, pero de todas maneras son...

Humberto: Controles quieren poner más de quinientos en todas las carreteras nacionales, cada doscientos kilómetros un control de radar.

Paco: Pero eso también depende de los coches, si los fabricantes no hiciesen coches tan potentes...

Humberto: Eso es tontería...

Paco: No. Es que hay que tener un control...

Humberto: El control tiene que tenerlo la persona...

Paco: Que hubiera un...un de estos que te midiera la velocidad y que cuando llegara a un tope pues que no corriera más el coche.

Manuel: Es que lo hay.

Paco: No, pero eso lo traen muy pocos coches.

Humberto: Es como dice el anuncio: "la potencia sin control no sirve de nada". Y para qué me sirve a mí tener un coche que corra doscientos cincuenta si no puedo utilizarlo cuando yo quiera.

Manuel: Lo que te sirve ahí es la potencia, para que te sirva para un apretón, para que no te cueste adelantar o...

Humberto: Pero el que decides eres tú, si quieres correr o no quieres correr.

Manuel: Los viejos corren menos porque están más...

Paco: Tienen más experiencia.

Manuel: Más experiencia, pero muchas veces también...yo muchas veces veo que los contentos son los viejos.

Humberto: Yo reconozco que corremos bastante, sobre todo en autopista y en viajes largos corremos bastante. Hombre, si son trayectos cortos, una media de ciento veinte, ciento treinta, pero cuando son largos, que son seiscientos kilómetros por ejemplo, yo por lo menos si que corro un poco más.

José: No, pero si vas con amigos y todo eso pues...es lo que pasa. "Písale a esto a ver cuánto corre"

Humberto: Pues eso ya es irresponsabilidad de los jóvenes.

Manuel: Es que de los jóvenes y no de los jóvenes. Yo no puedo correr ahora porque mi coche no corre, pero cuando tenga un coche que corra correré y cuando tenga una moto correré aún más, pero eso no es ahora de joven, cuando tenga treinta o cuarenta años seguiré corriendo, porque me gusta correr, o sea, eso ya es cada uno.

Paco: ¿Y por qué no alquilas un circuito?

Manuel: Porque me gusta correr arriesgándote a ti. *(Irónicamente)*

Patricia: Pero si hay un límite de velocidad no tendrían que hacer los coches que corrieran tanto, pienso yo.

José: Claro, pero también la culpa la tiene la gente, ¿sabes lo que te quiero decir?, la culpa también es de los de estos porque tenían...que vale, porque un coche puede...que tú tienes que tener tu control porque que un coche ande y veas tú que anda, ¿sabes tú lo que te digo?, muchas veces el control...la tecnología supera al control.

Manuel: Yo te digo una cosa, yo corro...pero sobre todo corro en la ciudad.

Paco: Es que los jóvenes no estamos concienciados hoy día a eso. Nos creemos que nunca nos va a pasar. Por ejemplo a mi amigo Paco, un día pues le pasó ¿no? pero fue otro tema, no fue el tema de correr.

Manuel: Sí, pero eso eres tú porque eso lo ves tú, y yo te digo que con veinte o veinticinco seguirás corriendo.

Paco: Es lo que pasa, que no estamos concienciados y dices “bueno, voy a coger el coche, me voy a tomar unas copas”

José: Te crees que vas bien y es lo que pasa con el alcohol, que te crees que vas bien pero te da un estado es estos de euforia que...que no lo notas tú, que te crees que vas de puta madre y no tienes los mismos reflejos...

Manuel: Claro que no tienes los mismos, además, cuando voy solo es cuando corro, cuando voy con alguien nunca corro, porque yo arriesgo mi vida, a lo mejor arriesgo la de los demás, pero yo arriesgo la mía, y corro más con las motos que con los coches...

Humberto: Tú dices, Manuel, que si e gusta correr, corres ahora con veinte años y correrás igual con cuarenta años ¿no?

Manuel: Si.

Humberto: Pero me tienes que dar la razón de que hay un porcentaje mayor de jóvenes que corren más que las personas mayores, porque también los jóvenes...

Patricia: Y también aunque vayas solo, si corres pues también estás poniendo en peligro...

Manuel: Sí, es muy egoísta pero es la realidad y lo que todo el mundo hace, que es la gracia, pero yo prefiero correr a saltarme...yo saltarme no me salto nada, sí,

la velocidad sí me la salto, pero...lo que son las señales...yo cuando hago un stop lo hago, y cuando hago un ceda el paso lo hago,

Paco: Yo veo muy bien eso que han puesto de los controles...ya se ha dicho hoy en las noticias que ha funcionado, que ha habido un veinte por ciento menos de accidentes...

Manuel: De muertos.

Paco: pues eso, de accidentes por correr, que siempre va a haber accidentes

Humberto: Que siempre va a haber accidentes, pongas radares o no pongas radares, siempre va a pasar algo, ¿entiendes?, pero puedes disminuir el porcentaje y se nota un puñado.

Manuel: También generaliza mucho, sobre todo, la televisión, que dice “los jóvenes, los jóvenes”, pero ¿qué quieres que te diga?, cuando yo voy por la autovía, yo no veo ningún joven y van echando mixtos.

Humberto: Pero porque es un coche de esos que... lo que estamos hablando, que tiene potencia, y un chaval no puede a lo mejor adquirir el de un hombre de treinta años, me refiero que las personas mayores son las que tienen un poder adquisitivo que ya pueden tener un coche de esos.

Manuel: Entonces me estás dando la razón.

Humberto: Que sí, pero lo malo es que los fines de semana los que incumplen más las cosas son los jóvenes, pero aparte, estamos hablando de que la velocidad límite son 120 en autovía, pero tú dime un coche que no corra más que 120 hoy día. Si hubiera un límite, si hubiera coches que no...¡coño! ¿no trucan los coches de la autoescuela para que no puedas hacer esto y no puedas hacer lo otro?, pues eso tendrían que hacerlo, ¿entiendes? Yo veo eso, que tu te compras un coche y controlas de puta madre, pero hay gente que no controla y que le gusta el riesgo.

Manuel: ¿Tú te comprarías un coche así? Con la...

Humberto: No.

Manuel: No ¿verdad?, ¿a que no?, entonces, aunque te lo pongan más barato ¿te lo compras o no?

Humberto: No.

Manuel: Pues entonces.

Humberto: Pero si fueran todos de lo mismo, no tendrías más cojones que comprártelo. ¿Sabes lo que te quiero decir?, si tuvieran todos las mismas características, ¿entiendes?

Manuel: Si.

Humberto: Pero bueno, la culpa no es de los que hacen o de lo que no hacen, la culpa es ¡claro!, de tu pie, si tu pie dice de que...bueno tu cabeza dice que le pises más, por eso muchas veces nos pasa a nosotros que dices ,”¡ coño , como anda mi coche, mira!”. De todas maneras, es lo que tú dices, que te envalentonas, que te crees que vas de puta madre y en cualquier de esto por el exceso de velocidad, los reflejos disminuyen, aunque tú te creas que tienes muchos reflejos la...

Manuel: Lo que tienen que dar es menos carnes.

José: Pero es que la gente quiere es que tengan potencia esos coches.

Humberto: Claro.

José: Es que lo que piden, no lo guapo que esté el coche o deje de estar. Lo primero que miras son los caballos que tiene el coche.

Maria: De todas formas yo creo que la potencia es la misma entre semana que los fines de semana y la misma potencia para la gente mayor que para la gente joven, y los accidentes son mas con gente joven y en fin de semana.

Manuel: Pero es lo que pasa con el alcohol.

Humberto: No, el alcohol solo no tiene que ver.

Paco: Si tiene, el alcohol es fundamental, porque tu vas alcoholizado, o te tomas tres copas y ya no vas con los mismos reflejos, llevas una euforia en el cuerpo, y la noche te confunde, ¿entiendes lo que te quiero decir?(RISAS). No es verdad, que la noche te da... otro estado de ánimo...

Humberto: Pero el fin de semana también ocurren muchos accidentes que no tienen que ver con el alcohol.

Paco: Pero también entre semana son los atascos de la gente...hay más coches funcionando.

Manuel: Si entre semana cuentan los accidentes de jóvenes, seguro que son más el fin de semana, ¿sabes? Yo te estoy diciendo que hay más accidentes de jóvenes. Lo veo normal también, menos años de carne que mi padre, que tiene 40 años el coche ya.

Paco: Pero eso no tiene nada que ver, por mucho que tu sepas conducir, cualquier día te sale cualquier tontería. Saber conducir, nunca vas a saber

conducir. Te puede salir cualquier día cualquier tontería y vas a pegar el ostión igual que si llevaras dos días con el coche o peor.

Manuel: Pero estamos hablando ya de otra cosa. Eso es la suerte que tengas y lo otro que no seas viejo y que no sepas conducir.

Paco: Yo también te digo una cosa, que los carnes hoy en día, es mi opinión están muy mal dados.

Manuel: Eso lo he dicho yo también.

Paco: No es que estén mal dados, porque un tío que se saque su teórico se lo ha tenido que currar, hoy en día se lo ha tenido que currar.

Manuel: Pero la teoría es la teoría...

Paco: Y la práctica es la práctica. Es lo que tú dices que tú vas con un coche de la autoescuela y no vas como cuando vas solo. En los coches de la autoescuela siempre tienes que llevar las dos manos en el volante, tú dime, ¿tú conduces con las dos manos en el volante?

Manuel: Depende.

Paco: Nadie, prácticamente nadie.

Manuel: Yo la pongo a ratos sí, y ratos no.

Paco: Pero bueno, pero es que en la autoescuela solo tienes que soltarte para meter las marchas.

Manuel: Yo lo que se es que el carne se lo tenían que dar...

Paco:... y vas mas concentrado y todo.

Manuel: ... una cosa más "pausadita", que por ganar dinero le dan el carne a todo el mundo.

Paco: Yo creo también que es gente irresponsable, que es consciente y ¿sabes?, y que se da cuenta de esas cosas y que... es verdad... que lo que dice la televisión que hay que poner un conductor cada noche que salgas..., ¿me entiendes lo que quiero decir? Hoy en día, la mayor parte de nosotros tenemos coche, me refiero, y si un día lo coge uno y otro día pues lo coge otro...pero también te cuesta decir ¡coño! están mis amigos... estás en tu ambiente y te cuesta no beber. Que sí, que es una mala...

Manuel: Entonces estás dependiendo de eso, que no tiene que ver con lo que estamos hablando ahora mismo, ¡vamos!

Paco: Lo que estamos hablando era de la velocidad, ¿no?

Manuel: Y de los jóvenes.

Paco: Pero no se está hablando de la conducción.

Humberto: De la conducción en general.

Entrevistadora: Y entonces, ¿de que depende que un joven tenga un accidente de tráfico?

Paco: De lo alcohólico que sea.

Humberto: No, no lo sabes.

Paco: Bueno, ¡coño!, de que a lo mejor, pueden pasarte miles de cosas, pero fundamentalmente, el 90% es culpa del alcohol.

Humberto: La mayoría de los accidentes en los jóvenes son por la distracción, es decir, a la hora de cambiar el compac de música, a la hora de fumarse un cigarro, los móviles, darle volumen a la radio...

José: El “tonteo” con las niñas.

Humberto: Entonces eso influye un montón, porque no es lo mismo ir conduciendo y estar pendiente de la conducción, que cambiar un compac, encenderte un cigarro porque te quita mucha atención. Vale que en la ciudad lo hagas porque vas a 20 Km/h pero hay gente que se ve en la autovía que va a 120 Km/h, 130km/h y el tío poniéndose un CD y encendiéndose un cigarro, ¿sabes?

Paco: Pero eso también un niño que un mayor.

Humberto: Pero eso ya influye en un accidente, tanto en un joven como...pero un mayor no sé va a poner a cambiar un compac cada dos por tres, tu si te pones a cambiar el compac cada dos por tres y a hablar por el móvil.

Manuel: No, eso del móvil no. Yo creo que lo que es los jóvenes, el mayor porcentaje es el alcohol que en los viejos.

Humberto: El problema es que el conductor no está concienciado de que... no solo de que puedes acabar con tu vida sino de las que llevas, que es una responsabilidad muy grande, quizás sea la responsabilidad más grande que tienes ahora mismo, ¿entiendes? Tú puedes tener tus responsabilidades, tus cosas, tus obligaciones, pero eso es una responsabilidad que no somos conscientes, llevar en un coche...porque lo mismo que llevas a familiares, llevas a amigos, te estoy diciendo que puedo acabar con mi vida, con las de mis amigos, y con la de los demás usuarios de la vía.

Paco: Pero también tienes que pensar, que también la gente son muy...siempre yo por lo menos lo he escuchado: “¿dónde has ido de viaje?”, por ejemplo en las vacaciones, “¿dónde has ido de viaje?”, “pues yo he ido a Murcia”, por ejemplo,

“¿cuánto has tardado?”, pues tres horas, pues yo lo hice en dos horas y media. Yo que sé, es una cosa que se tiene...

Manuel: Pues yo creo entonces que los jóvenes son gilipollas.

Paco: No, tanto los jóvenes como los viejos, porque yo conozco gente mayor que dice “¿tú cuanto has tardado en llegar a no sé dónde?”, pues yo he tardado tanto, pues yo he tardado menos porque no sé qué, no sé cuánto; la gente se siente más...yo que sé, se siente más respetado...yo que sé, no sé como explicarlo, se siente más..., como diciendo y porque con mi coche voy a tardar más...y nos creemos que eso es...pero mejor llegar a tiempo que nunca, y vamos, es mi opinión.

Pablo: Yo lo que si veo es de la retirada del carne, por ejemplo, mi hermano fue por Alicante y le paró la guardia civil porque iba a 96 km/h en una carretera de 60, y le han quitado el coche un mes y por ejemplo en su caso, por ejemplo, el tiene que trabajar como casi todo el mundo, pero lo suyo sería una sanción psicológica muy elevada y según qué casos retirada del carné...

Humberto: Claro, es que cada... (*HABLAN A LA VEZ*)...la sanción económica algunas veces si le influye porque bueno, a lo mejor una persona así dice “Bueno, 200.000 pts. es dinero” ¿no?, pero a lo mejor para un tío que le da igual pagar medio millón, dos millones, tres millones de pts., tres millones, ¿sabes lo que quiero decir?

Pablo: ¿Sabes lo que creo yo también? Que mucha gente va...por ejemplo, muchas veces va con el tiempo pegado en el culo, o no solo para trabajar, por ejemplo, yo cuando nos hemos ido a la playa, hemos salido a las doce de la mañana de trabajar y mientras llegas o no llegas se te va una hora, y te gusta llegar...pues claro...y no hay nadie en la autovía y te crees que...

María: Y si encima te has tomado más cervezas...

José: Y si encima te has tomado dos cervezas, pues ya vas que... como una moto.

Manuel: Eso de los casos...cada caso es un mundo pero...es para todos igual, porque si tu hermano...lo que tenía que haber hecho es decir “Ale, tranquilito y llego más tarde” o “Como tengo que ir a trabajar y me pueden quitar el carné, pues voy más lento”. No al revés, ahora...”Como yo trabajo, no me quitan el carné”, eso no es así, eso es para todo el mundo igual, jóvenes, viejos, y para lo que sea.

Entrevistadora: Patri, ¿tú qué opinas?

(RISAS)

Patri: Pues yo qué se...yo opino que la velocidad es...pero es que también las bullas por ir más...que corre más.

(SILENCIO)

Entrevistadora: Y, ¿qué cambios creéis que ha provocado el consumo de drogas como el éxtasis en la forma de conducir de los jóvenes”

Manuel: ¡Bueno!

Paco: Es que la persona cambia, con este tipo de drogas...hombre, con todas cambia, con ese tipo de drogas...pues suele ser un cambio excesivo de la personalidad.

José: ¿Y hablas por la experiencia o solamente...?

Paco: No, no hablo por cosas que he escuchado.

José: ¡Ah!

Paco: Gracias a dios no es por experiencia.

Manuel: Ahí si me parece que son los jóvenes los que se drogan más, sobretodo con esas sustancias, son los que ¡vamos!, yo no he visto a ningún padre de 40 años tomándose pastillas, vamos de éxtasis.

Paco: Tampoco hay una ley muy fuerte de... porque conseguir drogas hoy en día no es tan difícil como parece, en cualquier lado, en cualquier discoteca, en cualquier esquina te pueden ofrecer la droga. Pues también una cosa que se podrías hacer es meterle mas presión a la gente esa e intentar quitarle del medio a...

Manuel: Pero si el que no tiene que tomarla eres tú.

Paco: Yo, pero entre amigos “venga, tómate esto, tómate lo otro” y ya...

Manuel: Entonces el tonto eres tú, entonces, vamos a ver, estás poniendo que todos los jóvenes somos tontos.

Paco: Sí ya, pero es que tenía que estar esa droga más controlada.

Manuel: ¡Otra vez!, me estás diciendo que los jóvenes somos tontos.

Paco: que sí.

Manuel: Estás diciendo que tiene que venir la ley a quitárnoslo de encima, lo que tienes que decir es que no.

Paco: Ya, ya.

Manuel: El fútbol, correr y tú no puedes más, porque la culpa no es legal, la culpa es tuya, no son tontos los demás y nosotros somos tontos que nos liamos por todo, no, tú eres tonto y es tu problema.

Pablo: Hombre, nadie te obliga a tomar nada para...

Paco: Sí, pero me refiero que está muy fácil el asunto de las drogas, es muy fácil, que yo no te estoy diciendo que la culpa sea...de la guardia civil porque no...pero digo yo que si hubiera una medida a la salida de las discotecas e hicieran un control a todo el mundo pues, eso, que los controles lo hacen en unos sitios que la gente se los sabe y se los suele saltar.

Manuel: Si no fuéramos tan viciosos como somos, pues no pasaría nada, como somos tan así, viciosos con todo que con una "mijilla" que nos guste y nos lo ¡uf! nos vamo0s hasta el final cuando nos pasan esas cosas, ¿sabes lo que te quiero decir? Tú métete más en el Hipercor, ¿quién hay detrás del Hipercor?

Paco: Pero es que el Hipercor...eso del Hipercor está muy mal hecho porque vamos a ver, ponen unos locales, ¿para que se supone que está ahí esa gente? supuestamente para que no sé líen follones, vale, pero tú cuando llegas al Hipercor está todo lleno y está todo lleno de coches, y esos coches son de la gente esa, y sabes que esa gente está bebiendo en el botellón, ¿porqué se le permite salir a esa gente con el coche?, ahí tenía que haber un control, ¿porqué no hacen controles ahí?

Manuel: Porque no están haciendo ese trabajo ahí mismo, eso no...

Paco: ¿Cómo no están haciendo ese trabajo?, ahí es dónde se empieza, si tú vas al Hipercor se sabe que la gente va a beber, y allí está todo lleno de coches y todo el mundo va con coche.

Manuel: Pero tú fíjate lo que estamos hablando ahora mismo, desde el primer momento, desde la primera esquina hasta la otra esquina, no verás a nadie de más de 30 años, todo el mundo bebiendo, todo el mundo fumando porros, todo el mundo metiéndose coca, todo el mundo no sé qué, y todo jóvenes, que es la gracia, que luego esos jóvenes van y cogen el coche y a tomar por culo, y es lo que pasa, que los fines de semana que se cruje a todo el mundo porque hay...

Humberto: Los crujen y pocos crujen para lo que estamos hablando.

Manuel: No es que los crujen, que se crujen ellos solos que se estampan, que estamos hablando de accidentes, no... eso es así.

Paco: Y con tantas cosas los seguros se los ponen a los jóvenes carísimos.

Patri: Más caros.

Manuel: Pues tú verás, eso porque estamos todos que nos pica el bolsillo, pero yo tengo una aseguradora y a ti no te aseguro, a ti tampoco (señalando), a ti tampoco, a vosotras depende, a él... depende, y a ti tampoco, ni a mí me aseguro yo, no me aseguro, bueno, me aseguro a mí porque me conozco, pero que yo no aseguro a nadie que no conozca, tendría que hacerle examen de todo y tú verás como a más de uno ni lo aseguran, es que es así, todo lo que están diciendo de los jóvenes tal y tal, nos lo ganamos nosotros, porque es verdad, follonistas, viciosos...es que es verdad y algunos tontos.

Paco: Pero que eso siempre ha sido así, en todas las juventudes ha sido así.

Manuel: Digo yo, espero.

Paco: Pues sí.

José: Pero antes todo el mundo no accedía a un coche, ahora cualquier persona tener un coche es más fácil que a lo mejor hace 20 años, entonces el que tenía un coche era el primo hermano de dios.

Manuel: Eso es verdad, para que nos vamos a engañar.

José: Ahora en cualquier familia hay 2 o 3 coches, en cualquier familia bien, uno para el niño, otro para la niña, otro para la madre, otro para...

Humberto: Eso no va a variar nunca, y de aquí para adelante peor, va a ser peor porque todo el mundo va a tener coche, eso seguro, y eso no es...la cuestión no es esa, la cuestión es tener un control.

Paco: Y también los fines de semana, lo que es en el centro de la ciudad, que no se puede coger el coche.

Humberto: Pero el centro...si es que...

Paco: Los mismos padres llegar a un acuerdo y decir, "¿tú sales de marcha?, pues no coges el coche, y te vienes en un taxi".

Manuel: Es que a mí no me gusta.

Paco: Vamos a ver, vamos a ver Manolo, (levantando la voz), ya sé que algunos jóvenes pagamos todos por...pero yo salgo de marcha y a lo mejor no bebo una noche, pues vale, me llevo el coche, pero ¿y quién te dice que no vas a beber o que...?

Manuel: Yo mismo.

Paco: Pero muy bien, pero eso hay uno de cada diez.

Manuel: Pero entonces es que estamos tontos, ¿o qué?

Paco: Pero los padres no pueden decirles a los niños, “vale, sales de marcha, haz lo que quieras, pero el coche lo dejas aquí”.

Manuel: ¡Paco!, más concienciados...mira, en la escuela te enseñan, tus padres te enseñan, ¿o no te enseñan tus padres?, en el instituto te enseñan, por la calle te enseñan, cuando estás en no sé cuanto te enseñan, te enseña todo el mundo, ¿qué es lo que pasa? Que nos sale de la polla, hablando mal y pronto, si es que es en todos lados, y no me vale ahora; “no es que no sé qué”, aunque no lo digas lo haces y conduces, todos conducen bebidos más de una vez, todos menos yo, y porque n bebo y tú lo mismo, y tú lo mismo, y todo el mundo, ¿porqué?, porque nos da la gana.

Entrevistadora: Pero, ¿cuáles son las diferencias en la forma de conducir?

Paco: La euforia...no la euforia, tú no notas que vas eufórico, te creces, te crees que tienes los mismos reflejos y el mismo campo visual que cuando no vas bebido, pero es que..., yo por ejemplo soy de estas personas que me bebo dos o tres copas y me creo que voy igual, me creo que con tres u cuatro copas no me va a pasar nada...

Humberto: Pero es que por ejemplo a la hora de adelantar, yo voy sin beber y a lo mejor digo, pues no adelanto, vaya que no sé qué, o vaya que no me de tiempo, en cambio si...

Paco: Pierdes el miedo...

Humberto:...Pierdes el miedo, porque yo con el alcohol, si ya voy bebido, digo que si, y adelanto lo que haga falta.

Paco: Pero es que haces cosas que no haces cuando no vas bebido y no con el coche, tú ves a una persona que es muy tímida, se bebe dos copas y la tienes hablando toda la noche.

José: Hablando o...otras cosas. Que sí, que el alcohol lo que te da es euforia y confianza, te da confianza en ti mismo, te da...que eres tú el máximo y punto.

Entrevistadora: ¿Y con el éxtasis?

José: Pues será peor.

Manuel: Eso es más euforia todavía, eso sí, si el alcohol te da euforia o no, eso depende de la persona, pero el éxtasis es que te sube y te acelera, y empiezas a estar nervioso, nervioso y como...

Paco: Claro, es que para eso es el éxtasis, para activarte el sistema nervioso.

Manuel: La propia palabra lo dice, vamos, que estás acelerado.

Paco: Acelerado, claro.

Manuel: Y así es cuando corres con el coche, que te picas, tu mismo cuerpo te lo dice, se supone, ¿no?, vamos yo no... pero porque yo lo he visto, y tu propio cuerpo te dice que quieres correr más, y cada vez quieres correr más, quieres sentir eso.

Entrevistadora: Y ¿porqué creéis que la gente conduce a veces segura, sin riesgos, y otras veces no?

(SE LES ACLARA LA PREGUNTA).

Manuel: Es que depende de la situación, es que depende mucho. Yo voy ya y conduzco inseguro, más nervioso, seguro para mí e inseguro para los demás, incluso a lo mejor se supone que voy más seguro porque estoy más concentrado, es que depende también de cómo vaya el día, un día malo que tengas pues conduces muchísimo peor que otro.

Paco: Claro, y la climatología también influye en esto de la inseguridad y la seguridad.

Humberto: No corre lo mismo...

Paco: En lluvia yo creo que habrá más accidentes pero no serán accidentes del tipo de... una catástrofe grande, a lo mejor puede ser un choque porque a lo mejor el coche no te ha frenado a tiempo o...pero también te echas para atrás porque a lo mejor el coche no te reacciona, nos creemos que porque el coche esté nuevo, ya está pues voy seguro porque tengo un coche nuevo...

José: No eso también pasa, con los coches viejos no puedes andar tanto como con un coche nuevo, eso me ha pasado a mí, yo tenía otro cochecillo antes, el Ford Fiesta, y no iba lo mismo de seguro porque iba como con otra cosa y digo ¡coño! Y como he tenido varios golpes y varias cosas pues te echas atrás. Ahora tengo otro que es nuevo y quieras o no lo notas, me entiendes lo que te quiero decir, que dices, “coño que con el otro tenía que frenar horas antes y con este no, con este me puedo permitir lujos... esa confianza es la que te da...”

Manuel: Pero a mí me hace mucha gracia cuando en la tele, “es que no sé cuantos muertos por la lluvia”, no, no, por la lluvia no, si con la lluvia tienes que reducir la velocidad a 40 o 50, que tienes que reducirla a las condiciones de la vía, a no sé qué, a no sé cuanto...pero como no lo hacemos, ¡Ah!, si da lo mismo, es lo que pasa.

Pablo: Efectivamente.

Manuel: Y si no pues con todas esas cosas, con el alcohol y con todo eso pues peor todavía.

Pablo: Si es verdad.

José: Pero no por tanta seguridad va a ser la Hostia más chica, porque lo que es para lo físico dices, pues a lo mejor el airbag me...o los laterales me soporta mejor lo que es la Hostia, pero que vas a tener el mismo golpe...

Paco: No, pero esas cosas también disminuyen mucho lo que... ¿sabes lo que te quiero decir?, porque no es lo mismo impactar con uno de estos que impactarte con...

Manuel: Me estás hablando ya del momento final, si lo que tienes que evitar es pegarte el porrazo.

Paco: Te estoy hablando ya en el caso ese.

Manuel: Es lo mismo que “Hay que ver, que no hacen los coches más seguros”, lo que tienen que hacer es correr menos y tranquilizarte a la hora de...

Humberto: Está claro que los coches más seguros son los mercedes, bueno pues tú vas en un mercedes a 100 por hora y a ti aunque salte el airbag, a ti no te salva nadie, por mucho que tenga airbag, el airbag es eficaz a partir de 85 km/h, una vez que superas los 85 km/h, el airbag ya no vale, tanto los delanteros, como los traseros, como los laterales, a no ser que ya tengas mucha suerte y te salves.

Paco: También con eso del cinturón, nos creemos que el cinturón...a mí por ejemplo cuando yo conduzco a mí no me agobia...como mucha gente que dice, “yo no puedo conducir con el cinturón”, a mí el cinturón no me agobia, y es una cosa que no sé, igual que los jóvenes con los cascos, es una cosa igual, están concienciados los niños que...y es verdad y yo he tenido moto y no he ido con casco por... “¡coño con casco!, yo que sé, que me despeino que esto que lo otro” y luego cuando te pegas un porrazo, luego te acuerdas y dices “qué gilipollas he sido”.

José: Y a parte que la mayoría de la gente que se lo pone se lo pone sin abrochar porque cuando yo me he puesto casco me lo he puesto por encima y si pego un porrazo el casco va a salir volando, te va a dar igual.

Paco: Eso no lo piensas, eso no te...

Manuel: Pero lo que estamos hablando ya es que los carnes, según decían, los carnes se tendrían cuando seas padre, cuando tengas 30 años...porque como los jóvenes dependemos del coche, de que me ande bien el coche, de que me hagan

bien la carretera, de que no beba, de que no me den de beber, de que haya policías haciendo controles, dependemos de esto, dependemos de lo otro, pues...total, yo no les daría el carne hasta los 40 años porque como dependemos de todo, y somos totalmente dependientes de todo, no valemos para nada, estáis poniendo que los jóvenes no valemos para nada, dependemos de todo. Yo me veo que yo no dependo de nadie, y cuando yo pego un porrazo porque voy a 150, a lo mejor lo estoy diciendo ahora porque soy joven, fijate, pero lo pagaré por mi responsabilidad, no porque la carretera, no porque lo otro, no por lo otro...no por el de adelante, ahora, si el de adelante la lía sí, pero si el de adelante va lento y yo me lo como es culpa mía.

Pablo: Claro.

Paco: Estás hablando de los carnes, por ejemplo, licencia de ciclomotor que puedes tenerla con 14 años, yo creo que un niño con 14 años, y con las motos que estamos hablando de las cilindradas antes de lo coches, una moto que dicen que corre 45 km/h y todos sabemos que cualquier moto que te compras hoy en día no corre 45 km, corre incluso el doble, y un niño de 14 años...son mas irresponsables.

Humberto: Pero la culpa ahí la tienen los padres, porque el muchacho no es mayor de edad y la responsable es la educación que le dan los padres, es muy importante, porque todo depende de la educación que te den, pero si yo soy una persona que a mis padres nunca me han dicho, no cojas el coche cuando bebes, Si nunca me han dicho ten cuidado con el coche, si nunca me han dicho, ten cuidado con todo eso, pues siempre voy a tener mas posibilidades de tener y provocar accidentes a otras personas que si me hubieran educado bien. La educación es imprescindible.

Manuel: Un momento, tú hablas por ti y perfecto, pero tú has ido siempre sin casco, que tiene que ver tu padre, ¿la culpa es de tu padre?

Humberto: Porque no me han dado la educación.

Manuel: Pero, ¿cómo de la educación? depende de cada uno. Influye la educación.

Humberto: Yo te doy a ti la educación, y ahora tú ya coges la educación o no la coges, es decir, decides hacer como yo te he educado o no hacerlo, pero hay gente a la que no la educan y directamente hacen eso.

Manuel: Pues entonces estás hablando de que depende totalmente de cada persona, si influye o no la educación es otra cosa, pero de que depende...

Humberto: Vale, no lo niego, pero la educación es importantísima.

Manuel: Que si es importante, pero a ti te dan la educación y tú vas sin casco, igual que yo, yo voy con el casco sin abrochar y el otro igual y el otro, y yo creo que no hay más educación que la que ves, que se ve por todos los lados, y en Granada he visto un coche desparramado, que se ve hecho pedazos y yo se que no es un accidente de verdad, lo pusieron en la grúa para informarte, y yo veo eso y...¡Uy cómo está el coche!, eso es lo que yo escuchaba a mi alrededor, y todos eran jóvenes, “dios la vin que ostión”, y ya está y media vuelta y se le ha olvidado porque les da igual.

Paco: Lo que yo veo también muy bien y lo he escuchado, es que había un juez en Granada que a los jóvenes cuando pasaba cualquier cosa de esas que tenía un accidente o lo que sea, en vez de sancionarlo, a lo mejor si lo sancionaban, a trabajos sociales, por ejemplo, a mí, yo nunca me ha pasado y que no me pase, yo tengo un porrazo, ¿no? Y yo se que en el momento que a mí me llevan a lo mejor al hospital, yo si las personas son conscientes de lo que sufre la gente, porque hasta que no te pasa no sabes tú lo que es, y las personas se conciencien de que sufre esa gente, porque hasta que no te pasa no sabes tú lo que es.

Manuel: Es que tú me dices que no me de golpes con esto, pero hasta que...yo me estoy pegando golpes con esto y hasta que no veo que me abro la cabeza no paro, o sea, tú fíjate, “Ah, me voy apegar con esto PAF, PAF”, hasta que no me sale sangre o me duele, ya estoy quieto, mientras...y si no es una cosa que no me hace tanto daño pues me arriesgo, si da igual, es arriesgarse.

Paco: Yo eso...yo por lo menos lo del juez este pues yo lo veo muy bien porque quieras que no en el momento ese... hay gente...como todas las personas cada uno tiene su forma de pensar, pero yo por lo menos, si a mi me ocurriera y yo viera en el hospital que...y te hablan las enfermeras y todo el mundo del tema...y tú ves a las...y eso tiene que ser muy fuerte cuando te llega un niño al hospital con la cabeza abierta.

Manuel: eso es lo que se tenía que hacer.

Paco: Yo creo que eso es una medida muy buena que deberían tomar los jóvenes, porque tú puedes poner la tele y si se ve en la tele, pero en la tele estamos acostumbrados a ver tiros, estamos acostumbrados a ver un puñado de

cosas, accidentes, pero no es lo mismo verlo en la tele que verlo en ¿sabes lo que te quiero decir?, yo lo veo muy bien eso, es un ejemplo...

Patri: Te conciencias más.

Pablo: Paco el del colegio dio una Hostia con la moto y se abrió la cabeza y decía todo el mundo, “coño, hay que ver”, pero después todo el mundo, lo que dice él va con la moto, va sin casco, va...

Manuel: Tú has visto, para que veas que eso no funciona, tú lo has visto con la cabeza abierta, ¿verdad? Y ¿a que va sin casco?

Paco: Sí, sí por eso te digo. Pero no, pero a lo mejor ves a la familia, yo que sé, que cada persona es un mundo, que si, a lo mejor un niño vas y lo llevas al hospital y cuando sale del hospital, se ríe y dice, “ja ja, mira para lo que me ha servido a mí el hospital”.

Pablo: Mira ese mismo caso, Paco se dio la Hostia con la moto, se recuperó y lo ves con la moto y va sin casco.

Paco: Eso depende de la persona que ha tenido un accidente grave, tu lo has visto morir y va sin casco.

Manuel: No, yo he escuchado a muchísima gente decir, “Ah, si es que es mi problema”, ¿cómo que es tu problema? es problema de todos que tenemos que pagar el hospital para que tú te deslomes, pero bueno si sigue así pues...

Patri: Y el de los demás, porque si se lleva a alguien para adelante.

Manuel: Claro que el de los demás, si es que no es solo...aparte de eso de pagar que siendo materialista, pero es que te has llevado a alguien por delante y qué, pero ya hablando mas del casco y del cinturón, “ah es que ese es mi problema”, no tu problema no, es un problema de los demás, pero aunque te lo digan o te lo enseñen, es cada persona, cada persona es lo que quiere.

Entrevistadora: Y con respecto al consumo de drogas como el éxtasis y los efectos que tiene sobre la conducción, ¿qué os gustaría saber sobre ese tema?

Manuel: Yo es que la verdad...es que la verdad es que lo he visto, pero me gustaría estar dentro sin estar de la persona, o sea, estar como si hubiera tomado éxtasis sin estar y ponerme en un simulador para ver lo que pasa, pero...

Paco: Claro, eso deberías preguntárselo a una persona que...yo por lo menos en mi caso no sé qué consecuencias se tiene a partir de eso, pero que...

Manuel: Yo lo sé porque lo he visto, he tenido al lado al tío, amigos míos, pero que no.

Paco: Yo que sé.

Entrevistadora: ¿No queréis saber nada más sobre este tema?

Paco: Pues...yo que sé, son cosas diferentes, eso ya sería un...

Pablo: Hombre, a mi me gustaría saber las consecuencias y todas esas cosas que tiene eso.

Manuel: Pero las consecuencias...a mí no las que voy a tener dentro de 10 minutos ni...no, las consecuencias que voy a tener cuando tenga 50 años, eso es lo que me gustaría saber a mí.

Paco: Porque la gente, por ejemplo la juventud pues es una droga que está muy a la orden del día, más que ninguna, pues por ejemplo, son los porros.

Manuel: O el tabaco.

Paco: El tabaco, pero si, el tabaco a lo mejor es un problema de... pero el tabaco a ti no te influye a la hora de...

Manuel: Es tan importante como el otro.

Paco: No, si, vamos a ver, no te lo voy a negar, igual que el alcohol, igual que todo, para mí es una droga pero no te cambia tu forma de ser, no te la cambia en ningún momento.

Manuel: Si te la cambia.

Paco: El tabaco no te influye en tener accidentes.

Manuel: Deja de fumar y mira a ver si te la cambia o no.

Patri: No, pero tú te fumas un cigarro y no es lo mismo que si te bebes dos cubalibres.

Manuel: Pero no te los fumes, y mira cómo estás nervioso, no sé qué, y comiendo...eso es cambiar la persona, porque os ponéis insoportables.

Paco: Hasta ahí muy bien, pero no es lo mismo los efectos por un cigarrillo, me estás diciendo que te da por comer, sí, que te puedes morir de un cáncer, lo que quieras, a un porro que digamos te nubla la mente, y tu forma de ser conduciendo te la puede cambiar totalmente.

Manuel: Pues lo que mola, ¿no es lo que buscan?

Paco: Sí, sí, sí.

Patri: Pero que influye más el alcohol y las drogas.

Manuel: Influye más pero...

Patri: El tabaco es una droga pero...

Manuel: ...Para conducir el tabaco influye porque es peligroso estar fumando porque estás distraído y es peligroso, se te cae la colilla y ya te matas e intentas quitártela y te puedes deslomar, pero lo que es más peligroso para conducir es el alcohol, los porros y las drogas de verdad, más fuertes, es un segundo nivel mas de drogas digamos.

Pablo: Claro, pero es que tú puedes tener un accidente de cualquier manera, se te cruza un perro, o como viene en el test de la autoescuela, "si se te mete una abeja".

(RISAS).

Paco: Cada persona es un mundo y cada persona puede...a lo mejor una persona sabe...yo que sé, a lo mejor deberían dar cursillos en casos ya muy precipitados pues cursillos de...además, todos no sabemos, a lo mejor tú ves un coche en una autovía de un accidente, y las condiciones que se suelen dar múltiples de esas, pues a lo mejor todo el mundo no sabe cuanto anda el coche hasta llegar a ese momento. Y hay gente que si sabe, porque hay autoescuelas y hay...que yo he visto que es bastante caro de aprender a... ¿me entiendes? Pues eso, a lo mejor cursillos, lo mismo en la autoescuela, que ya te estás gastando un dinero que lo veo excesivo porque todo es un negocio, porque esta vida es un negocio, hasta para morirse hay un negocio. Pues yo que sé, pues... igual que se enseña a conducir pues para enseñarte a...

Humberto: A reaccionar ante un accidente.

Paco: Reacciones ante un accidente.

María: ¿Y si vas de pastillas?

Paco: ¡Hombre!, pero estamos hablando ya de personas normales, porque aunque tú vayas bien, si te encuentras en una situación, a lo mejor un hombre o una mujer, pues a lo mejor del miedo...porque se ha visto, que quitas las manos del volante y a tomar por culo, pues tener esos reflejos...pero que si, que las drogas influyen mucho, con las drogas yo que sé.

Entrevistadora: Entonces porqué los jóvenes conducen bajo los efectos del éxtasis?

Paco: Yo creo que no lo piensan, ellos piensan que están muy guay, que están de buen rollo y cogen el coche como si estuviera normalmente.

Manuel: Si lo piensan Paco, si lo piensan.

Patri: Pero los jóvenes y los que no son tan jóvenes, lo que es que a los jóvenes se le da más.

Manuel: Pero a partir de unos años tú no ves a mucha gente mayor tomando éxtasis, y menos esas drogas, por lo menos, porros si puede tomar mucha gente, y coca también se mete mucha gente mayor, ¿pero así lo que es drogas mas moviditas de pastillas y todas esas cosas?, yo gente joven y nada más.

Humberto: Hombre, no es que conduzca..."Yo voy a tomar éxtasis y voy a conducir", no lo hacen a caso hecho, es decir, salen de fiesta, consumen éxtasis y otra drogas y luego tienen que utilizar el coche para transportarse, llegar a su casa, llevan a sus amigos, llevan a su novia, o irse a otro lado de fiesta, que ya eso implica el coche. O sea, yo no voy a consumir éxtasis, voy a consumir drogas para conducir el coche, a ver como conduzco el coche, no, es simplemente...

María: Para no irte caminando.

Humberto: Exactamente, de hecho en muchas discotecas o el Ayuntamiento de Granada ha puesto más vehículos como son los autobuses tanto para la Golden, Dolce Beach y todas esas..., ¿pero porqué la gente no va en autobús?, por comodidad.

Paco: Porque yo voy con mi coche y si me quiero ir a una hora pues me voy a una hora y no tengo que esperar al autobús, porque por ejemplo, en el autobús hay un horario pues como cualquier servicio público, a las 3.30 h, sale el primero, a las 5 h, sale otro, ¿no? Y los horarios también tienen que ver, a lo mejor un niño tiene estipulado con su padre llegar a una hora a su casa.

Humberto: Yo prefiero depender de mí mismo que de mi colega porque hasta que mi colega no termine de estar con la niña esa pues no me puedo ir, no pues yo me llevo mi coche y me llevo mi coche.

Manuel: Prefieres depender de ti mismo.

Humberto: Ahí está.

Paco: Eso no lo pensamos, pero tú solo dices, yo prefiero irme en mi coche y ahora mismo no me apetece estar aquí, me apetece estar en otro lado, pues cojo mi coche, que vale que hay posibilidades, pero el problema es mío, que no es de nadie, pero que es una cosa que deberíamos de concienciarnos y poco a poco.

Manuel: Lo piensas, lo sabes, primero lo sabes porque te lo han enseñado, lo sabes, lo piensas y te da igual.

Paco: También lo que tenemos los jóvenes con respecto a todo es que cuanto más te dicen una cosa, no hagas esto, parece que cuanto más feo lo hagas mejor.

Manuel: Pues más tontos somos.

Paco: Y lo tienes en los niños chicos, un niño chico tú le dices, “no toques un enchufe” y el niño lo que va a hacer en cuanto te des la media vuelta es tocar el enchufe.

Humberto: Hasta que te pasa.

Paco: Cuando te dicen...

Manuel: Eso es si no te explican, cuando te dicen “no toques el enchufe y punto”, es cuando te da curiosidad, pero como a ti siempre te están explicando y te están dando matraca todos los días, “nene no conduzcas así porque...”, “y el alcohol no sé qué”.

Paco: Pero hasta que no te pasa no paras.

Manuel: ¿Entonces?

Paco: A mi por ejemplo, cuando me pillaron, que me pillaron con el coche borracho pues ¿qué ha pasado? que yo salgo el fin de semana y no me llevo el coche a ningún lado ni la moto.

Manuel: Pues dentro de un año lo haces y no me apures tanto, pues dentro de un tiempo verás.

Paco: No te lo niego.

Manuel: Y no me apures tanto, es más, te han dado el estacazo, primero lo sabes, lo piensas y te da igual. Te dan el estacazo y es que eres más tonto todavía y seguro que te lo volverán a dar otra vez. “Ah no, yo no corro”.

Paco: Pues yo hasta ahora, ya llevaré 4 o 5 meses y no... cuando yo salgo no salgo con el coche.

Manuel: Luego saldrás.

Paco: No lo sé.

Manuel: Porque nos da igual.

Paco: Hombre, ahora mismo en mi caso no lo cojo, pero te estoy diciendo que a lo mejor llevas razón y dentro de un par de meses pues lo vuelvo a coger, pero yo ahora mismo no lo cojo, simplemente.

Pablo: Pero lo malo de todo es que te pase y no lo puedas contar.

Paco: Claro, porque si lo puedes contar, bien, pero lo malo es que no lo puedas contar.

Manuel: Por eso tienes que llegar a eso, es que quieres que te diga, ni correr tampoco, si es que yo soy también el primero que la caga, ni correr ni esto ni lo otro, pero es que es verdad que a los jóvenes nos da todo igual, “ah, ¿para qué?”.

Paco: También, lo mismo que nos están informando que si no cojamos el coche, que si esto, que si lo otro, los mismos anuncios hay de que hay muchos accidentes, incluso más, bebiéndote bebidas alcohólicas, te ponen muy chiquitillo abajo, “bebe que es tu responsabilidad”, pero también están todo el día, ¿sabes lo que te quiero decir?, alcohol, alcohol, alcohol...¿sabes lo que te quiero decir?, igual que el tabaco, venga a decir, “no fumar, no fumar”, pero está a la orden del día, lo tienes...

Manuel: Pero es que le estás echando la culpa a los demás. Vuelves a decir que como yo tengo todo esto, pues lo voy a utilizar, no, pues tú eres una persona consciente y es que para mí que somos muy influenciables, aparte de tontos. Estamos así y estamos con el cerebro tan abierto a todo lo que me salga. A todo lo que me pase, “lo voy a probar”, pues no, y encima de todo con otra cosa que sabes lo que te va a pasar pues sigue probándolo, es que porque haya muchas cosas no tengo que probarlas todas.

Paco: Las amistades también yo creo que en el asunto de drogas, las amistades influyen mucho.

Manuel: Yo tengo los mismos amigos que tú y hasta ahora nada, yo sigo igual.

Paco: Ya, pero eso es según la persona, porque también hay gente que va borracha y te dice “pues dejo el coche” y hay gente que va borracha y dice “pues no lo dejo”. Eso es según la persona, me refiero, pero mucha gente por tonta, porque esa gente es por tonta, dice “venga no sé qué, no sé cuánto” y mucha gente no toma, pero hay otra gente que si, ¿entiendes lo que te quiero decir? E influye mucho las amistades, esto y lo otro, pero es que cada...aquí en conclusión, cada uno es cada uno.

Pablo: Influyen las amistades pero el que decides eres tú.

Paco: Ya, si hasta ahí llego, pero no es lo mismo que no te digan nada, que tú vivas aislado, a que te digan...a lo mejor un día pasas, el segundo dices paso, y a lo mejor llega un día que cualquier problema o cualquier tontería que tengas en la cabeza, que la juventud tenemos un montón de poyadas en la cabeza, que si no es la novia que te has peleado, que con los padres, por los estudios, que esto que

lo otro...que no estoy metiendo a todos en conjunto, estoy hablando en casos aislados, ¿me entiendes? Que yo se que pasa que a lo mejor cualquier problema.

Humberto: Pero casos aislados no, que eso es el 80% de la población a quien le pasa.

Manuel: Pero fíjate en nuestro grupo ha habido, ¿cuántos somos? 30 o 40 y el único que más se salva soy yo, y de 40 uno...pues haz el porcentaje de eso, que todos somos jóvenes.

Humberto: Pero por ejemplo, muy claramente, de los que nos juntamos, tú no bebes alcohol, ¿porqué no bebes alcohol?

Manuel: Primero no bebo alcohol porque soy tan sumamente cerrado para esas cosas...

Humberto: ¿No te gusta? Porque lo has probado, porque yo te digo a ti de probar un cubata y tú dices está asqueroso y no lo has probado.

Manuel: Es que no quiero, pero...

Humberto: Claro, pero porque no te gusta porque si tú quisieras y te gustara.

Manuel: ¿A quién le gusta?

Humberto: A mí. Y yo pienso que el coche es secundario, es decir, tú sales de fiesta y tú no piensas que vas a coger el coche tomando éxtasis si no que necesitas coger el coche para trasladarte a otro sitio, no piensas que has tomado éxtasis, lo veo secundario, yo pienso que ninguna persona dice, "Voy a coger el coche y voy a consumir éxtasis a caso hecho".

Manuel: Yo creo que habiendo casos, poquísimos casos a gracias a dios, de gente lo coja para jugársela, porque como hay de todo en la viña del señor y creo que si, que es una cosa que no sé piensa. Lo primero es pasármelo bien, luego tomarme mis cosas para pasármelo mejor, se supone o para pasármelo bien, que hay gente que depende de eso, y después si cojo el coche me da igual, me da lo mismo porque "como no pasa nada".

Humberto: Claro.

Pablo: Pero los adolescentes son inconscientes de...a mi pregunta, vamos, que la gente coge el coche y lo que hace es que va a la discoteca, lo deja aparcado y el rato que transcurre cuando te diviertes es cuando conducen bajo lo que es...lo de esto de éxtasis.

Paco: Hombre, yo también opino como Humberto que, yo creo que nadie sale diciendo voy a drogarme para conducir el coche, que a lo mejor hay casos

aislados que se divierten así porque cada persona es un mundo, pues se divertirán así, pero eso, que cada persona tiene que mirar por sus cosas y que es muy cómodo decir, “yo cojo el coche y me da igual cómo esté”, y no piensas en el trayecto, tú piensas que la discoteca está al lado y cuando termine esta discoteca me voy a ir...y más con esa droga que casi todo el mundo sabe que esa droga te mantiene toda la noche incluso días de buen rollo, y la gente piensa “bueno yo estoy en esta discoteca, pues yo necesito ir luego a la otra porque no voy a ir a acostarme con todo lo que llevo en el cuerpo, pues vaya...” y son inconscientes y así pegan las “Hostias” que pegan.

Patri: Que se coge el coche por comodidad y luego no somos conscientes de lo que podemos...del accidente que podemos producir.

Entrevistadora: ¿Y veis diferencias entre niños y niñas?

Paco: Sí.

Patri: Sí.

Paco: Yo creo que sí.

Patri: Cada vez menos.

Paco: Cada vez menos pero...

Patri: Las mujeres somos más responsables.

Paco: Pero por la responsabilidad también...yo no soy machista, yo valoro igual a la mujer que al hombre y a mí cuando veo una mujer conductora a lo mejor de autobús, de camiones...pues me quito el sombrero y digo “olé”, porque es de verdad, y hombre, pero yo creo que son casos aislados, pero yo creo que a lo mejor ante un accidente, ante un cambio de ruedas, que si, que todos somos iguales, pero hay cosas que necesitan un esfuerzo, a lo mejor físico, que una mujer no puede realizar y un hombre sí.

Maria: Pero eso es una vez que se ha producido el accidente.

Paco: Sí, pero también por ejemplo, todos somos realistas y las mujeres por ejemplo, son más presumidas que los hombres, un ejemplo, bueno, hay de todo, pero he visto a mujeres que salen de su casa sin maquillar y llegan al trabajo hechas un primor, ¿cuándo lo hacen?, pues yo he estado parado en un semáforo y he visto a la tía que si con el rimel, que si con el pinta labios, que si me echo pote, que si esto que si lo otro...¿entiendes lo que te quiero decir?

Pablo: Pero las estadísticas lo dicen, que las mujeres son las que tienen menos porcentaje de accidentes.

Humberto: Son más responsables a la hora de...

Manuel: También hay menos conduciendo.

Paco: Ahí está.

Manuel: Que tienes que contar también eso un poco, que también hay menos mujeres conduciendo.

Paco: Y ahora hay más mujeres porque ha habido un cambio en el que la mujer pues, gracias a dios, la mujer de ahora no es la mujer de hace 30 años, antes una mujer con un coche decías tú, “es marimacho”, el pensamiento que había antes, y ahora hay más mujeres y yo por ejemplo, yo lo sé por mi hermana porque si, porque yo voy muy tranquilo con ella, y yo he tenido circunstancias, mi hermana tuvo un porrazo y es lo que he contado antes, que yo que sé, que no...que yo creo que las mujeres son más prudentes.

Humberto: Yo creo que sí, son mas prudentes porque el hombre tiende a envalentonarse, cuando está bebido y cuando coge el coche, intenta demostrar lo hombre que es conduciendo, y una mujer está bebida pero no intenta hacer nada, simplemente va con cuidado, de ir mas despacio...es más responsable, mucho más responsable.

Manuel: Además, beber no beben tanto.

Humberto: Pero en el caso de que la mujer bebiera igual que el hombre, a la hora de conducir la mujer se comporta de forma diferente que un hombre, el hombre tiende a vacilar más con el coche, a salir haciendo ruedas, a hacer el trompo...y la mujer tiende a asegurarse a sí misma, es decir, va despacio, que sabe que va bebida.

Entrevistadora: Y con respecto al éxtasis, ¿Qué diferencias creéis que hay entre los niños y las niñas?

Paco: Yo creo que ninguna. Yo creo que una niña que tome éxtasis actúa igual que un niño y en lo consciente de decir, “yo cojo el coche, yo voy toda puesta”, y yo creo que con el éxtasis la reacción es la misma que en los hombres, yo creo que es igual vamos.

Manuel: Yo creo que tampoco van a conducir, eh, yo creo que tienen más cabeza que nosotros.

Paco: No, yo que sé, yo de las niñas que he visto...incluso más viciosas que algunos hombres, es que son casos aislados, pero...

Manuel: Si poca cabeza tenemos por tomar éxtasis, tienen un poco más que los hombres, y a parte que conducen menos, si vas quitando casos, haciendo filtros, al final se quedan en dos que conduzcan y tomen éxtasis.

Pablo: Y ya no con éxtasis, yo es que creo que pocas mujeres llevan el coche cuando van de fiesta, a no sér que no beban, pero si saben que van a beber no lo llevan.

Entrevistadora: ¿Tú que opinas Patri?

Patri: Yo creo que es los mismos efectos y todo igual, hombre, que las mujeres si porque habrá menos que consuman, pero que es lo mismo.

Entrevistadora: Y si vosotros hubieseis consumido éxtasis y tenéis el vehículo en la puerta, ¿Qué medidas tomariais?

Humberto: ¿Para cogerlo?

Manuel: No, para no cogerlo.

Entrevistadora: ¿Qué haríais en esa situación?

Manuel: Lo aparco y cojo un taxi.

Humberto: Esa sería la poción correcta que todo el mundo debería hacer, perp ¿quién lo hace?

Manuel: Yo te digo lo que yo haría.

Humberto: Y yo también haría eso.

Paco: En frío yo creo que si, que lo normal sería coger...pero yo ahora mismo no lo sé, lo que te tiene que dar el éxtasis porque no lo he probado pero yo, según la persona que se de, por ejemplo, yo el alcohol, a mi me ha dado igual estar alcoholizado y coger el coche, por eso no te puedo decir que si yo estuviera puesto de éxtasis no iba a coger el coche, no te voy a ser falso porque es que no lo sé, si yo hubiera consumido pues te podría decir "pues si, pues yo sería capaz".

Humberto: Yo creo que en frío todo el mundo dejaría el coche y cogería un taxi, aquí ahora mismo hablando tranquilamente, pero luego en la situación, cuando estás de fiesta, para arriba para abajo, vamos a tal sitio, que si vienes para acá tiendes a coger el coche, "Ah no pasa nada, que si son 300 m. o es 1 km lo que tardo, voy despacico y no pasa nada", y acabas cogiéndolo.

Manuel: Yo no lo cojo.

Humberto: Pues tu eres el 2% de la población y hombre, claro, yo me quito el sombrero y olé tus cojones pero...

José: Se nos está olvidando que el éxtasis eso es lo que hace que...

Humberto: Te envalentona, te quita el miedo, te quita todo y...

Paco: Eso también hay que preguntárselo a la gente que ha consumido, en este caso pues yo creo que ninguno de aquí, ¿no? Yo el alcohol si, pues yo te puedo decir que yo perfectamente, yo he estado en una discoteca y se que he ido bebido y digo “bueno pues me da igual”, y he cogido el coche y he ido a muchos sitios, pues yo no te puedo decir exactamente si sería capaz con el éxtasis o no sería capaz, pero si a lo mejor he sido capaz de cogerlo estando alcoholizado, ¿porqué no estando con el éxtasis?

Manuel: Peor todavía, más lo coges que es la gracia.

José: Yo creo que con el alcohol si hay gente que puede decir, “yo lo aparco”, pero con el éxtasis es más fuerte y es lo que te hace que...lo que hemos dicho...

Pablo: Pero también el alcohol influye, que si, pero hay personas que le influye más el alcohol que a otras personas, por ejemplo, yo que sé, que si, que si bebes no conduzcas, hasta ahí de puta madre, pero yo por ejemplo, mi padre por ejemplo, si a lo mejor mi padre se toma una copa y ya está dando positivo en el control de alcoholemia pero, a ver lo que me entiendes, pero yo a lo mejor, un niño que a lo mejor con un cubalibre que se beba...yo que sé, que a los jóvenes les tendrían que prohibir mas las cosas que a una persona que sea mas responsable.

Manuel: No, eso es una tontería porque los efectos que es la gracia, no son los efectos que te hagan de “guau”, de desbordarte y estar mareado, los efectos son que te disminuyen la visibilidad, tanto a jóvenes como a viejos, y está demostrado en jóvenes y en viejos que con ese límite, y aparte el tope lo tienen que poner en algún lado, pues entonces para jóvenes y viejos lo mismo, entonces tú, con tu misma edad , cuando tengas 20 años más tendrás el mismo campo de visión menor bebiendo que sin beber, que es la gracia, por eso no podemos decir que los viejos si y nosotros no.

Entrevistadora: ¿Y en qué situaciones conduciríais si previamente hubieseis consumido éxtasis?

Manuel: ¡Uf! En una emergencia...muy...evidente, vamos, pero no creo que cogería el coche, tiene que ser una cosa muy urgente.

Entrevistadora: ¿Y tú, Pablo?

Pablo: Es lo que ha dicho él, yo que sé, si te pones a imaginar cosas pues, que si me quedo en un sitio en medio de...que se queda el coche solo, por ejemplo, yo que sé, por poner casos así.

Entrevistadora: ¿Humberto?

Humberto: ¿En qué casos conduciría yo el coche si hubiera consumido éxtasis? Pues en cualquier caso, desde el momento que me dice una niña llévame a mi casa, la llevas a su casa aunque hayas consumido éxtasis; en el momento que haya una pelea y tengas que llevar a un amigo a urgencias, llevas a tu amigo; en el momento que llegas tarde a tu casa porque hay personas que tienen hora para llegar a su casa y son las 5 h de la mañana y tienen que estar a las 5 h de la mañana, cogen el coche y se van; es que hay un montón de casos en que las personas cogen el coche, y es así en la realidad lo que pasa, porque cualquier persona coge el coche, no solo hablándose de éxtasis, sino de alcohol, o cualquier tipo de droga, la gente coge el coche, y así es muy duro decirlo pero es así, y lo cogemos, es como ha dicho antes Manolo, nos estamos dando y hasta que no vemos sangre no somos conscientes, pues si, somos así de tontos y cogemos el coche, que sabemos que no podemos coger el coche, que nos arriesgamos, pero así seguimos cogiendo el coche, para cualquier tontería, desde llevar una niña a cualquier sitio hasta llevar a un amigo a urgencias o cualquier cosa, yo por lo menos, en mi caso con mi coche.

Patri: Yo creo que no lo cogería a no ser que fuera una urgencia y ya está.

Manuel: Yo para mí...es que también depende de la urgencia que tengas pero por eso es...

Humberto: Yo he estado en muchas situaciones en las que he bebido alcohol, porque estamos hablando de éxtasis en este caso, pero como el éxtasis no lo he probado, te estoy hablando en mi caso de alcohol, me encuentro en dos situaciones, que no puedo coger el coche, que me cuesta ya trabajo por así decirlo entablar una conversación con una persona o el hablar o el bailar o el andar, pues nada, no cojo el coche, prefiero esperarme o bailar una hora más o beberme 3 o 4 coca colas para que se me pase la borrachera, o en el caso del éxtasis que se me pase el caso del éxtasis, a coger el coche, pero son casos ya límites, que ves tú que ya no puedes meter la llave ya ni en el coche, ahí cuando ya dices tu “mira, esto es muerte segura”, pero cuando vas normal y corriente dices “no, controlo, controlo” pero en casos límite...

María: Pero es más peligroso el “controlo, controlo”.

Manuel: No somos responsables ni mucho menos.

Humberto: Tú imagínate si es “controlo, controlo” y la gente tiene accidentes, por no poder meter la llave en el contacto, no saber ni donde está el intermitente, que vas ya...pues ya son casos límite en los que yo personalmente no cogería el coche, yo ni ninguna persona, lo primero es que tus amigos y cualquier persona que te ve cogiendo el coche en ese estado es que no te va a dejar, ya sea conocido o desconocido, porque yo veo una persona que va volcado, que no puede ni andar, cogiendo el coche y aunque no la conozca le quito el coche, o sea, le quito la llave del coche.

Paco: También tendríamos que concienciarnos los jóvenes, y me incluyo yo, por ejemplo, si tú sabes que una persona, tú te vas con una persona con el coche, pues que vayas conscientemente en que esa persona no va a beber, Sabes lo que te quiero decir, porque yo por ejemplo, yo voy con amigos y se que van hasta el culo, bueno, hasta el culo, que se han bebido 2 o 3 copas, y a mí me da igual, y digo pues me voy...

Manuel: Si es así ya va hasta el culo, ya no es...

Paco: Bueno, yo me entiendo, que tampoco estamos conscientes nosotros...

Manuel: Que tampoco hay que beber mucho, ¿eh?, que ya con una copa...

Humberto: Pero ahí está ya la persona, por ejemplo, yo he tenido casos, y no hace mucho tiempo, este fin de semana, de gente que quería coger el coche e iba un poco contenta y yo personalmente no me monte en su coche, es decir, “si quieres que me monte en tu coche deja que lo lleve yo”, porque yo voy mas seguro conduciéndolo yo que en las manos de otra persona y prefiero llevar el coche yo a que lo lleve otra persona.

Manuel: Pero si tú has bebido también, ¿qué seguro vas a estar?

Humberto: No, pero seguro que voy yo mejor que él.

Manuel: Estás midiendo el grado de alcoholemia así a groso modo, así “vamos a medir el grado de alcoholemia”.

Humberto: Pero me creo más responsable, me veo muchísimo mas responsable que esa persona.

Manuel: Pues no eres responsable ni tú ni el otro.

Humberto: Pero más que él si y si se puede evitar algo así.

Paco: Pero lo responsable sería decir “pues ahora cojo las llaves, me las guardo, se han perdido las llaves, vamos en taxi”, eso sería ser responsable, pero que nunca lo hacemos, como tú dices del alcohol de alcoholemia, muchos fines de

semana, que yo lo he visto, “a ver ¿tú cuántas te has bebido?”, “yo me he bebido cuatro”, “¿tú cuántas te has bebido?”, “¿te has bebido una?, pues cógelo tú, que tú seguro que no vas a dar positivo.

Manuel: Patético.

Paco: Pero lo he visto, yo lo he visto.

Manuel: Me avergüenzo de ser un chaval joven, es patético de pensar así, yo eso lo veo y digo “dios santo”, no le digo nada porque me suda la polla, que hagan lo que les de la gana pero, vamos, es una cosa ridícula.

Paco: No, pero también, las personas jóvenes estamos concienciados que bebiendo te lo pasas mejor y...yo por ejemplo, yo he salido días y a lo mejor no he bebido porque a lo mejor he estado resfriado o lo que sea y no puedes beber con los medicamentos y te o puedes pasar igual de bien sin beber que bebiendo, pero tenemos ya hecho en la cabeza que el alcohol es...y ya está, y no debería ser así, y ya está.

Pablo: Pero hay gente, lo que tú has dicho antes de que hay gente ridícula, que si, que a lo mejor dicen, “pues bebo y estoy mas suelto”, que es mi caso, yo por ejemplo voy a salir, y...que no estoy a gusto y si por ejemplo, me tomo lo que sea pues estoy más suelto e incluso...

Manuel: Estamos hablando de una droga, que es una pena depender de una sustancia para ser feliz, y siendo joven peor todavía, que es cuando se supone que tienes que estar en la flor de la vida y tienes que...no, al revés, “dependo de esto porque sin esto no puedo salir”, porque yo eso lo he escuchado yo millones de veces.

Paco: Pero yo creo que también los horarios influyen mucho, por ejemplo, las discotecas, ¿no?, si a lo mejor las discotecas se cerraran todas a la vez, ¿no?, pues a lo mejor los controles de alcoholemia podrían ser mas eficaces, ¿me entiendes? Las discotecas de las afueras cierran a las 8h de la mañana, y luego hay sitios que abren a las 8h de la mañana, hasta el mediodía, ¿no?, pues es más difícil controlar eso que si dijeran “a las 5 h de la mañana se cierra todo”, yo creo que los controles de alcoholemia serían mas eficaces que en tantas horas porque todos sabemos que un control de alcoholemia nunca ha durado toda la noche.

Manuel: Pero, ¿qué me estás hablando de controles y controles?

Paco: Pero la gente se vendría mas abajo al decir “coño me van a pillar” y se echarían mas abajo a la hora de coger el coche.

Manuel: Paco, dependemos totalmente de todo otra vez, dependemos ahora de las discotecas también, y de que nos controlen, si no nos controlan no eres nadie, ¿sabes?

Humberto: Bueno, pues sí, así de tontos somos, lo reconocemos y como somos así de tontos hay que recurrir a lo que está diciendo Paco, a la fuerza, es decir, acortar las horas de las discotecas.

Pablo: Tú puedes poner un paquete de tabaco a 40 euros por ejemplo y el que quiera fumar va a fumar y eres gilipollas, que es que me dicen que me estoy matando, pero fumo porque fumo.

Humberto: Yo se que me estoy matando, que voy a tener menos vida que tú, pero sigo fumando, si, soy tonto, lo reconozco, pero bueno, pues si estamos de acuerdo en que somos tontos, hay que hacer la forma de ser mas tontos, pues poniendo el paquete de tabaco a 50 euros o cogiendo y como dicen en las campañas estas, no anunciar mas tabaco en la televisión, pues ¿porqué no hacen lo mismo con el alcohol?, porque yo tengo un concepto del alcohol, es la típica tía buenorra con el cubito de hielo pasándoselo al tío por...y te dan ganas de pedirte una copa por si ves a una tía y te hace lo mismo, coño, pues que eviten esos anuncios, que si, que después la culpa la tenemos nosotros porque le decimos al camarero, “bueno pues en vez de una coca cola ponme un Baileys”, vale, nosotros somos...pero coño, que nos ayuden que somos así de tontos.

Manuel: Te están ayudando mucho.

Paco: Por muchas campañas que hagan del alcohol, el alcohol siempre va a estar en la carretera.

Pablo: Ya dices intolerancia cero.

Entrevistadora: Y en general, ¿se negocia con los amigos o con la pareja para conducir de forma más segura?

Paco: Lo que estamos diciendo antes, se puede negociar pero se hace mal. Hay amigos que...yo he visto en muchos...es que hay muchos casos, yo he visto amigos que se dividen y dicen, “este fin de semana tú no bebes y es seguro, y esa persona no bebe”.

Humberto: Sí, pero ¿qué persona sale siempre con el mismo grupo? Porque yo salgo con la gente de esta mesa y decido no beber yo, pero a lo mejor el fin de semana que viene salgo con otro grupo de amigos y...

Paco: Y si sales con ese grupo de amigos que sabes que todo el mundo bebe, ¿porqué no proponemos irnos en taxi? Y lo mismo...

Humberto: Lo suyo sería buscar a un amigo comodín como por ejemplo, Manolo que nunca ha bebido alcohol.

Paco: Pero lo que estabas diciendo de negociar, es que lo he visto con mis propios ojos que se negocia mal, es decir, “¿tú cuantas te has bebido?”, “tal”, “¿tú cuantas te has bebido?”, “tal”, y el que menos haya bebido es el que coge el coche, y está mal porque a lo mejor el que ha bebido 6 cubalibres, que está mal, ¿no?, pero que no tiene nada que ver la cantidad que bebas para conducir o no conducir, que no bebiendo es como se debería hacer, pero no sé hace.

Manuel: No conduciendo, bebe todo lo que quieras pero no conduzcas que es la gracia si tú puedes beber todo lo que quieras pero...

Humberto: Yo he cogido mi coche para salir de fiesta y no he bebido tanto como cuando no he cogido mi coche, es decir, cuando cojo mi coche me bebo 3 o 4 copas y cuando no cojo mi coche llego a mi casa ciego, por así decirlo.

Paco: El problema es que sí, que somos tontos, pero otro problema creo que es que las discotecas por espacio o por terreno, se suelen hacer fuera de la ciudad, en pues, yo que sé, es más propicio un accidente en un trayecto largo, de noche sin iluminación, a un trayecto por ejemplo corto, que te pille al lado.

Patri: También se puede ir en taxi.

Paco: Pero la gente a lo mejor no tiene el poder adquisitivo de decir “me voy en taxi”.

Manuel: Pero si tienes el poder adquisitivo de comprarte una botella de Jack Daniels, ¿no? Tienes poder adquisitivo para una cosa y para la otra no...

Paco: Pero ahí, es ahí donde venimos a lo del botellón, cuando, ¿por qué se hace el botellón? Porque las discotecas te están cobrando...ya, pero el botellón no sé va a prohibir hasta que las discotecas no te pongan las cosas mas baratas o lo que sea, porque tú llegas a una discoteca y te cuesta la discoteca, lo que te cueste, y te cuesta el cubalibre 5 euros, y tú con 5 euros lo reúnes entre cuatro o cinco amigos y tienes para beberte las copas que te de la gana, que está mal porque incluso bebes mas, pero el del botellón siempre ha existido así y existirá y no podrán quitarlo de ningún lado.

Manuel: Pero el problema es que la gente va a seguir conduciendo, porque di te la ponen mas barata en la discoteca te vas a seguir tomando 8 cubatas y no uno,

y vas a seguir cogiendo el coche, que el problema no es el botellón ni nada, el botellón es otro problema más. Te lo puedes tomar en la discoteca, vas a ir a la discoteca tan feliz, no vas a conducir en el trayecto de ida, vas a conducir ebrio, pero a la vuelta cuando tu te hayas bebido porque te lo ponen a 1 euro, me hincho de beber, porque vale 1 euro, y me vengo en mi coche, conduciendo.

Paco: Ya, bueno, ya hablamos de tecnologías y demás que no viene a cuento, pero por ejemplo, que estamos gastando muchos millones de pesetas y de euros en anuncios, pues que sacaran una tecnología que todo el mundo yo creo que lo ha pensado en algún momento, que el coche mientras que... que la persona del coche sople y no arranque el coche, y eso lo tendrían que inventar y, yo que sé, son fórmulas que habría que plantearse y una persona que va a llevar el coche y yo que sé, aunque sople el otro, que hay muchas fórmulas.

Manuel: Tú con 18 años o con 20 años, que eres responsable para muchas cosas, yo soy responsable para esto, responsable para esto, pero ¿no eres responsable para decir “mira, no voy a conducir” o “vas a conducir tú en vez de yo”?, somos responsables para lo que queremos.

Pablo: Pero lo que está claro es que la gente va a seguir conduciendo el coche borracho, y ahora que por ejemplo, en noche vieja, cuando pase la noche vieja será noticia, no sé cuantos muertos, y así está, que está a la orden del día.

Entrevistadora: Y las medidas o prácticas que pondrías en marcha vosotros para que no se conduzca bajo los efectos del éxtasis, ¿cuáles serían?

Paco: Que a las salidas de las discotecas se hiciera un control exhaustivo de la gente, igual que en el estadio de fútbol la vigilancia está de que estamos viendo de las bombas, de las armas, en la misma puerta de la discoteca, a la salida tú, pún y dividirlo en grupos y el que pueda, pueda y yo que sé, yo lo veo de esa manera.

Humberto: Más controles.

Manuel: Yo creo que eso es imposible...

José: Es que ir uno por uno...

Manuel: Es imposible, por dios, y...

María: Más autobuses.

Manuel: Ahora autobuses hay un montón, ahora para las discotecas grandes hay un montón.

Paco: Que no hubiera aparcamiento en las discotecas.

Manuel: ¿Y si yo quiero llevar el coche?

Paco: Pero también una medida si según tú que dices que eres tan adulto, también tienes que pensar en los demás y decir, “si yo puedo favorecer de esta manera a los tontos”, pues es un punto a tu favor, ¿no?

Manuel: Pues lo aceptaré, fíjate tú.

Paco: Pues la gente como tú, que siempre pagan los justos por pecadores, concienciarse y decir “Bueno, para que esto no pase...” que es que aquí aunque no hayas bebido el borracho te puede pegar a ti también.

Manuel: Entonces el que se conciencia soy yo, si, otra vez, pero lo que me estás diciendo, tu eres el que tiene que ceder, tú fíjate la gracia, yo, que soy el que no bebo, soy el que tiene que ceder por vosotros, aunque seáis mayoría.

Paco: Pero siempre ha sido así, las personas...y la ley yo creo que está así, que el que lo hace bien al final es quien lo paga, y el que lo hace mal es el que se ha beneficiado, y siempre ha sido así, y seguirá así.

Humberto: Lo que no puede ser es que una persona borracha con la responsabilidad de llevar un volante y esa persona no cumpla la pena que está estipulada, de hecho, está propuesto; yo tengo conocimiento de eso, de que el que vaya más bebido de la cuenta, directamente tiene pena de cárcel 6 meses, pues yo lo veo eso perfecto, porque cuando tú te pegas 6 meses en la cárcel te lo vas ha pensar bastante mejor que si te cae una multa.

Manuel: Es que la multa la puede pagar todo el mundo.

Humberto: La multa la puede pagar todo el mundo...

José: Dan muchas facilidades.

Manuel: Y el carné, es lo que más rasca a la gente porque es, a parte de la multa, sacarte más dinero, tienen que poner más de multa y el carné no depende de los casos, tú has bebido, pues a partir de un límite fuera el carné.

Humberto: Seis meses de cárcel, ya verás como cuando salgas de la cárcel a los 6 meses te lo piensas mejor.

Manuel: Yo daría una oportunidad, por ejemplo, a la segunda es cuando ya sea cárcel.

Paco: Pero estamos viendo casos hoy en día que...solo paga, por ejemplo, el caso de Farruquito, estamos hablando ya de un caso aislado, pues ese chaval si a lo mejor le hubiera pasado a ella, a Patri, a Humberto o a quien sea, y estaría en la cárcel seguro ¿qué pasa? Que se tiene que medir a todo el mundo igual, y por

desgracia no sé mide a todo el mundo igual, y es lo que pasa, ¿qué pasa? Que ahora un joven dice “Qué polla...ah, yo pilló a una persona y si no han metido a Farruquito ¿por qué me van a meter a mi en la cárcel?”

Humberto: No, a lo mejor, por ejemplo, yo lo reconozco porque en mi trabajo lo veo bastante, que tu paras a una persona, y va esa persona humilde de clase media, que está harta de trabajar en el campo y a lo mejor le sancionas un multa de X dinero y a lo mejor le cuesta mucho pagarla, y hay otras personas que van a lo mejor con un Mercedes y les multas por beber y “Pues como tengo dinero, Pues la pago y sigo bebiendo”, pues esa persona tendrían que ponerle una multa más grande y encima de todo...

Manuel: O para todos igual...

Humberto: Para todos igual, tu dime a mi el pobre hombre, que está harto de trabajar en el campo, ganando mil duros al día tenga que pagar una multa de 800.000 pts.

Manuel: Pues que el pobre hombre no beba...

Paco: Pero el poder adquisitivo del hombre del campo, que si, la misma culpa tiene uno como el otro, pero que una persona que se va a concienciar antes que la otra porque la del campo dirá “coño, que este es el comer de mi familia y como...” y el que tiene un porrón de billetes dice “a mi me suda la polla, que me paren 40 veces porque yo lo voy a pagar”

Humberto: Las sanciones tendrían que ser muchísimo mayores, con penas de cárcel, de 6 meses, y a quien le pese, le ha pesado.

Entrevistadora: Y para terminar tenéis que decir consecuencias positivas y negativas que pueda tener un joven que conduzca bajo los efectos del éxtasis.

Humberto: Yo no te puedo decir del éxtasis porque no sé lo que es.

Entrevistadora: Bueno, lo que creáis de otra gente que hayáis visto.

Paco: ¿Consecuencias positivas y negativas? Positivas yo creo que ninguna.

Patri: Positivas ninguna.

Humberto: Positivas sí, porque si no la gente no lo haría, es decir, positivas a la hora de conducir no hay ninguna, todas son negativas, pero a la hora de salir de fiesta, de pasártelo bien, de conocer a gente y todo eso, tiene muchas ventajas porque te quita timidez y te quita de todo, ahora, negativas todas porque...todas.

María: Positivas yo creo que también, porque no tienes que pegarte la caminata y no tienes que estar esperando tres cuartos de hora el autobús.

Manuel: ¿Y eso que tiene que ver con tomar éxtasis o no? Positivas pues mejor porque con el éxtasis andas más.

María: Pero se te pasa.

Manuel: Pues luego te tomas otro.

Humberto: Cosas positivas y cosas negativas a la hora de consumir el éxtasis, yo creo que positivas muchas porque ya te digo, a la hora de conocer gente, de relacionarte, de pasártelo mejor, pero a la hora de conducir yo creo que todas son negativas porque...

Paco: Estamos hablando de accidentes de tráfico, ¿no?, con el éxtasis, también se han visto muchos casos que con el éxtasis hay muchísimas peleas, muchísimos asesinatos dentro de las discotecas.

Humberto: A la hora de...yo estoy hablando ya de cuando se ha producido el accidente, es mucho más difícil para la gente que le está curando, el 061 y todo eso, es mucho más difícil y complicado para su labor, el tratar con una persona que haya consumido éxtasis a la que no ha consumido éxtasis, es decir, yo no te puedo poner lo mismo a ti para que se te corte la hemorragia si has consumido éxtasis que si no has consumido éxtasis, entonces yo veo eso también, que influye bastante el que hayas consumido éxtasis a la hora de que te salven la vida, porque si has consumido éxtasis no te pueden ni anestesiarse, no te pueden ni meter cualquier otra sustancia en tu cuerpo que la rechaza, y entonces también lo veo eso bastante negativo.

Pablo: Pero que positivo no tiene nada, tú dices que positivo...

Humberto: Positivo a la hora de fiesta, en la conducción no es nada positivo, no hay nada positivo.

Paco: Pero que lo mismo que el éxtasis, todos los tipos de drogas...

Humberto: El tabaco, el alcohol, todo tipo de drogas.

Paco: Que hay que ir en carro de caballos y ya está.

Manuel: ¿y por que si yo quiero ir en coche? ¿Tengo que quitarme el coche por ti?

Paco: Sí, te tienes que sacrificar.

Pablo: Esto pasa igual que con el tema del tabaco, que se juntan los fumadores con los no fumadores, y esta gente que si no bebe ¿por que van a tener que tomar las mismas medidas que tú que a lo mejor te hinchas de beber? Por ejemplo.

Entrevistadora: Entonces vamos a resumir, consecuencias positivas hemos dicho que a la hora de conducir ninguna, ¿no?

Humberto: Ninguna, solamente para pasártelo bien antes de conducir, en el momento en el que te montas en el coche no hay nada positivo.

Entrevistadora: ¿y negativas?

Humberto: Negativas muchas, pues ya lo he dicho, a la hora de salvarte la vida cuando ya te has pegado el porrazo con el coche, que no reacciona igual tu cuerpo; negativo a la hora de la velocidad con el coche; ante un perro y cualquier cosa que no te das cuenta.

Paco: Y que yo creo que con ese tipo de drogas y con todas las drogas, el cambio de carácter no es solamente conduciendo, porque yo veo unos cuantos que sus cambios de carácter son fuertísimos, a lo mejor con tu familia eres un niño que estas acostumbrado a ver... y cuando los fines de semana hemos visto que hay muchas peleas y muchas cosas, muchas, y suicidios, que no es simplemente que mates a una persona, si no que se le va la cabeza y se suicidan como paso con el kamikaze ese, quien sabe si a lo mejor consumió algún tipo de droga.

Humberto: No eres consciente de lo que haces y te arriesgas a poner en peligro tu vida y la de los demás, así que positiva ninguna y negativa muchísimas.

Maria: Yo digo lo mismo que Humberto, que positivas ninguna, pero negativas todas.

José: Todos opinamos, creo, lo mismo.

GRUPO 6: 19-23 AÑOS, MIXTO, URBANO, ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS

Entrevistadora: Decid el nombre de pila o apodo, empieza por aquí.

Loli, Vanesa, Ismael, Noelia, Eva, Alba, Transi, Basi, Pedro.

Entrevistadora: Si planteásemos un debate sobre jóvenes y conducción de vehículos, coche o moto, ¿qué nos diríais?, ¿qué opináis?

Ismael: Que falta información.

Entrevistadora: Información, ¿de qué?

Ismael: Para saber de qué debatir.

Entrevistadora: Sobre la conducción de vehículos y los jóvenes, ¿qué cosas se pueden decir de los jóvenes cuando conducen?

Eva: Que somos un poco irresponsables por la bebida y alcohol, mala combinación.

Vane: Y la velocidad.

Ismael: Pero los jóvenes y los no jóvenes.

Eva: Si, se meten todos, pero estamos hablando de los jóvenes.

Ismael: Ya, pero tú has sacado el tema de lo otro.

(SILENCIO).

Entrevistadora: ¿Alguna cosilla mas?, Transi, ¿tú que opinas?

Transi: Que en la mayoría de los casos, sobretodo en la conducción de moto, nunca usan el casco.

Entrevistadora: Más cosillas.

Pedro: Si se ponen casco no sé ponen...no sé lo abrochan.

Basi: O van muchas personas montadas en una moto.

Entrevistadora: ¿De qué depende que un joven tenga un accidente de tráfico?

Eva: De muchas cosas.

Vane: Yo creo que depende de muchísimos factores, ¿no?, hemos hablado antes del alcohol, drogas de la velocidad, de que por ejemplo otro coche sea...o una mala maniobra que se realice, entonces yo creo que depende de muchísimos factores.

(SILENCIO).

Entrevistadora: ¿Qué mas cosillas se os ocurren?

(SILENCIO).

Alba: La responsabilidad de cada uno.

(*SILENCIO*).

Entrevistadora: ¿Qué más?, Pedro, ¿Tú que dices?

Pedro: Que respeten las señales y los semáforos.

Entrevistadora: ¿Y tú como te llamabas?

Basi: Basi.

Entrevistadora: Basi; ¿tú que opinas?, ¿De qué depende que un joven tenga un accidente de tráfico?

Basi: Pues de lo que están diciendo, de muchísimas cosas, porque tú puedes ir perfectamente bien respetándolo todo y venir otro despistado que yo que sé, chocarte, y tu no tener la culpa.

Entrevistadora: Alba.

Alba: Yo estoy pensando todavía que opino.

(*RISAS*).

Vane: Pero yo creo que hay que tener en cuenta otro aspecto y es que los jóvenes son los que tienen accidentes, ¿no?, que los accidentes también se pueden producir con personas que lleven muchísimos años con el carné y que sean veteranas, entonces pues los jóvenes es más habitual por los factores que hemos dicho antes, pero no solamente los accidentes que se producen no es debido a los jóvenes.

Ismael: ¿Qué te refieres con jóvenes?, ¿de 18 a 30?, (*pregunta para la entrevistadora*).

Entrevistadora: Pues si, o de 14 que es cuando ya puedes conducir un ciclomotor, a 30-35.

Ismael: Con 35 ya no eres tan joven, ¿eh?

(*RISAS*).

Vane: Ni con 30 tampoco.

Alba: Accidente de moto con chicos jóvenes si hay pero de coche son la mayoría gente adulta.

Entrevistadora: ¿Los accidentes son entonces con gente más mayor?

Alba: De coche si, de moto si son mucho más de gente mas joven, pero de coche yo creo que...

Basi: De coche son muchísimos de gente entre 18 y veintipocos años.

(*SILENCIO*).

Entrevistadora: ¿Ya?

Ismael: Ya, ¿qué?

Entrevistadora: ¿Ya me habéis dicho todo lo que pensáis? (*SILENCIO*). Si, ¿no? (*SILENCIO*). ¿Qué cambios ha provocado el consumo de drogas de síntesis en la forma de conducir de los jóvenes?

Ismael: Que conducen mas alegres.

(*RISAS*).

Eva: Se desinhiben.

Loli: Son mas alegres, ¿no?

Vane: Pierden también la noción de la distancia, de la velocidad.

Pedro: Del ciego.

Vane: Más temerarios.

Alba: Tienen que controlar mucho mejor el coche.

Loli: Luego las drogas de síntesis como son las pastillas, ¿no?, tienen una composición que en muchos casos no saben exactamente como van a reaccionar ante ellas y...pues locura total, se desinhiben como ha dicho ella.

Alba: Pues el alcohol y la síntesis producen accidentes.

Entrevistadora: ¿El qué?

Basi: El alcohol no es una droga...las síntesis producen más accidentes.

Transi: Normalmente van unidos, pastillas, alcohol.

Ismael: No, pastillas, agua.

Eva: Porque si no explotas.

(*RISAS*).

Entrevistadora: ¿Algún cambio mas que haya provocado el consumo de drogas de síntesis en la forma de conducir de los jóvenes? (*SILENCIO*), ¿Alguna cosilla mas?

Quando la gente conduce, a veces lo hace seguro, sin riesgos y otras veces lo hace inseguro con riesgos, ¿de qué creéis que depende esto?

Ismael: A ver repite por favor.

Entrevistadora: Que cuando la gente conduce a veces lo hace seguro, sin riesgos, y a veces lo inseguro, con riesgos, ¿porqué creéis que ocurre esto?

Transi: Pero yo no creo que ocurra en la misma persona, hay gente que conduce segura porque tiene mas años de experiencia, porque no sé, se siente mas segura dentro de un coche y mas seguro consigo mismo, sin embargo otra gente pues

tiene el carné hace menos tiempo...no sé, le da miedo conducir y ya ese riesgo tu mismo sabes que puedes tener para conducir, o para tener un accidente o lo que sea, pues te hace tener mas inseguridad y correr mas riesgos y que tengas mas posibilidades de tener un accidente.

Ismael: ¿Es eso lo que querías decir?

Entrevistadora: Sí, pero no exactamente.

Pedro: Pero yo creo que cuando vas mas inseguro, pues tienes mas precaución porque cuando vas mas confiado de que sabes conducir y eso, posiblemente tengas mas accidentes.

Ismael: Claro.

Transi: Ya pero a lo mejor, a la hora de meter las marchas, de meterte por una calle...

Ismael: Sí, pero si te arriesgas menos, vas menos seguro, entonces te arriesgas menos a hacer adelantamientos peligrosos, es eso lo que quieres decir mas o menos, ¿no?

Vane: Sí, tienes mas cuidado.

Ismael: Pero ¿la misma persona, o mas personas sí y otras no?

Entrevistadora: ¿Porqué unas personas se arriesgan mas y otras se arriesgan menos?

Ismael: Porque todos somos distintos y unos tienen mas miedo que otros.

Transi: También yo creo que...

Ismael: Y unos son mas agresivos que otros.

Transi: ... De la confianza de uno en si mismo.

Ismael: Claro.

Alba: También depende, hay gente que por ejemplo ha conducido toda su vida seguro y que después de un accidente o de tener un susto o lo que sea no...hay gente que le da igual, que conduce como si no hubiera pasado pero hay mucha que va...o le da miedo coger el coche, o está mucho tiempo sin cogerlo.

Loli: Luego también, no sé lo que pensáis de la gente que conduce con mucha inseguridad, que conduce peor, en la mayoría de los casos, porque van con miedo, van retenidos, ante una maniobra no sé deciden, entorpecen el tráfico...

Vane: Cometan muchos mas errores tanto para ellos como para el resto, como tú decías.

Loli: Y en un imprevisto...

Ismael: Sí, pero normalmente...

Vane: No, yo creo que...

Ismael: A ver...

Vane: Yo soy muy insegura conduciendo y cometo muchísimos mas errores que por ejemplo tú.

Ismael: Pero esos errores normalmente son menos graves que cuando alguien va muy seguro y hace un adelantamiento a lo loco y eso...

Vane: No, no puede ser.

Loli: O no, Ismael, porque...

Vane: No generalices, porque yo puede ser muchas veces que meta la pata y pueda producir...

Loli: Una persona que va muy insegura y que conduce...en muchos casos, los conductores noveles sobretodo, que llevan la L detrás, van en la autovía pues bueno, provocando muchísimos adelantamientos mal hechos, entorpeciendo el tráfico...

Transi: Pero eso es muy general, yo creo que eso otros conductores lo perciben o lo notan, si tu vas inseguro y no sabes por donde tienes que salir, por donde te tienes que meter, por donde tienes que ir y el de atrás lo nota, y no sabe lo que vas a hacer y a lo mejor se puede producir un accidente.

Loli: Cambios bruscos.

Ismael: Que esperen.

Loli: De velocidad, de carril.

Transi: Ya, pero no sé esperan.

Ismael: Pero entonces, ¿la culpa de quién es? De quien no sé espera o...

Eva: Pero también la indecisión puede provocar muchas cosas porque si estás en una calle y echas la intermitencia para un lado y luego te arrepientes y la echas para el otro, ¿pues que?, el de atrás, ¿qué pasa con él?

Ismael: El de atrás se tiene que esperar de todas maneras porque para eso has puesto el intermitente.

Eva: Si, pero se tiene que esperar...

Ismael: ¿Entonces?, pero si se está esperando...

Transi: Pero no solo es por el de atrás, ¿y si viene uno de frente?

Ismael: Hombre, claro.

Transi: Porque esa inseguridad te crea un riesgo y ese riesgo te pue...

Ismael: Pero lo que yo te quiero decir, es que normalmente, esos riesgos, vas a una velocidad tan moderada que no implica a lo mejor un daño...a ver, te vas a cargar el coche, pero si vas a 100 y haces lo mismo por ir demasiado confiado, te vas a matar.

Basi: Eso iba a decir, que no siempre la inseguridad causa los accidentes, hay gente que va mas segura y, "Ah, buá", a mi me da tiempo a adelantar, o..."cojo ahí", y lo hace mas rápido y no le da tiempo y por tener esa seguridad es cuando provocan el accidente.

Loli: tan malo lo mucho como lo poco.

Eva: El exceso siempre es malo.

(RISAS).

Ismael: ¿Siempre?

Eva: Casi siempre.

Ismael: Ya empezamos con...si es casi, entonces ya...

(SILENCIO).

Entrevistadora: ¿Alguna aportación mas?(SILENCIO). No, ¿no? Bueno, respecto al consumo drogas de síntesis y sus efectos sobre la conducción de vehículos, ¿qué os gustaría saber?, ¿qué dudas os gustaría resolver?

Loli: Que efectos causan exactamente qué tipo de pastillas, porque hay muchísimos tipos de LSD, ¿no?, que son las drogas de síntesis, ¿no?, y van pues todas con un dibujito, el pececito, la estrella, lo otro, entonces qué efecto...

Ismael: ¿Pero eso es el LSD?

Alba: Eso es el éxtasis.

Ismael: El LSD son los tripis, que son cartoncitos.

Transi: ¿En dónde?

(RISAS).

Ismael: El éxtasis es MDMA, ¿no?

(RISAS).

Loli: Nosotros no somos...mmm...eso, muy sanos.

(RISAS).

Vane: Vamos que no sabemos nada de síntesis de esas.

Ismael: Pero; ¿tu te refieres a cocaína, mdma...?

Entrevistadora: No, solamente MDMA, o éxtasis líquido...éxtasis.

Ismael: Pues todo.

Eva: Un manual.

Entrevistadora: ¿Qué os gustaría saber?, ¿todo?

Vane: Los efectos.

Entrevistadora: ¿Cómo?

Ismael: Los negativos y los positivos.

Vane: Los efectos, en que forma se pueden presentar.

Transi: Pero realmente ese conocimiento lo tienes para decidir si luego te las quieres tomar o no te las quieres tomar pero tu tienes que tener claro que te va a causar unos efectos que va a reducir tus cualidades a la hora de conducir y entonces tienes que asumir, conozcas o no conozcas, que no te las puedes tomar, cuando vas a conducir por lo menos.

Ismael: Claro.

Basi: Yo creo que todo el mundo sabe que si tomas pastillas el riesgo que tiene está ahí.

Eva: Igual que cuando bebes alcohol.

Ismael: Pero no sabes que riesgos, y yo quiero saber que es lo que ocurre.

Transi: Pues todo, a la hora de conducir, (RISAS), a la hora de conducir tú sabes que te va a reducir la visibilidad, te va a reducir mmm.

Eva: Los reflejos.

Transi: Exacto, y...o sea, todo lo que tú necesitas a la hora de conducir, tú te metes en el coche y tu necesitas, tener la mente despejada, ver bien, saber donde estás, y si te las tomas no sabes nada, no ves nada, yo que sé estás en otra parte.

Ismael: Pero yo quiero saberlo exactamente porque yo que sé, 8 horas de trabajo también ye reduce la visibilidad, te quita reflejos, y no es lo mismo meterte una pastilla que estar 8 horas currando.

Alba: No te va a cambiar igual la percepción de la realidad 8 horas de trabajo que una panzá de éxtasis.

Ismael: Pero por eso quiero saber qué es, y además, ¿estamos hablando de una panzá de pastillas o qué?

Eva: Da igual.

Alba: Es lo mismo, hombre, no es lo mismo porque con una panzá va a salir en ambulancia y no vas a tener que conducir, hasta ahí llegamos, pero tu percepción va a cambiar, o sea con que no cojas el coche tienes bastante y punto.

Transi: Pero realmente, cuando tú te tomas más éxtasis, llegas a un límite que aunque te tomes ms, ya vamos, ese límite ya no lo sobrepasas, entonces, da igual que te tomes 3 que te tomes 7.

Ismael: No.

Transi: ¿Ah, no?, pues entonces me callo.

Basi: Yo no sé con el éxtasis, pero con la bebida hicieron hace poco en Madrid, creo que fue, en el Jarama, la policía hizo una prueba. Llevó a gente joven, les dio...o sea hicieron pivotes, carriles, o reaccionar ante un semáforo en rojo, carriles, frenadas bruscas, y primero lo hicieron normal, sin beber y frenaban a tiempo, no se saltaban semáforos en rojo, incluso le pusieron una pelota en el capó para hacer equilibrio y no se les caía. Luego les dieron una cerveza o dos y ya se veía como iban disminuyendo los reflejos, y ya cuando llevaban un par de copas, se llevaban los pivotes por delante, figuras de estas de cartón con forma humana que habían puesto las destrozaron y el caso es que no iban borrachos, decía que “yo voy bien, yo voy todavía bien, si sólo me he tomado una copa”, pero la cosa es que ya no frenaban, ya se llevaban a la gente por delante, la pelotilla se les caía, en drogas no sé pero en el alcohol sí se hacen pruebas de eso.

Ismael: Sí, pero esos estudios también habría que ver quien los hace y cómo los hace, porque a lo mejor te ponen la imagen y no te ponen nada mas y a lo mejor cuando está con el alcohol te han cambiado de sitio estratégicamente o... eso, no sé.

Loli: Que tu puedes manipular...

Ismael: Claro, que es que eso depende de quien lo haga, porque si tú estás haciendo un estudio y quieres demostrar una cosa, conozco mucha gente que se inventa resultados solo para convencer de que...

Loli: Pero, ¿quién hace eso?, ¿la DGT?

Basi: Si, había policía, la DGT y...

Vane: La RAVE, ¿no?

Basi: Es que no sé exactamente, llegué tarde para el reportaje, pero salió una muchacha que fue la que tuvo los mejores resultados frenando y todo eso sobria y luego salió ella misma allí, tomándose una cervecilla, de tapeo, luego ya le dieron una copa y ya le...siendo la misma persona no hizo nada, además que se vieron las imágenes.

Ismael: Pero también habría que ver quién era esa muchacha, a lo mejor es la hija...

Transi: Eso ya depende de lo que piense cada uno, lo mismo yo me tomo una copa y soplo el globo y peta, lo mismo tu vas también y soplas y te da cero-cero, que puede pasar, también depende de la constitución de cada uno.

Loli: Estamos en la misma de las pastillas, ¿no?, la misma pastilla le da un efecto distinto en cada persona, pero aún así, debería haber un manual que dijera, “esta con estos dibujitos causa estos efectos, estos y estos”.

Alba: El dibujito te lo están cambiando todos los meses y te están dando lo mismo.

Loli: ¿Si?, “Uy”, pues entonces...

Eva: O los efectos en general que tiene.

Loli: Si, lo que pasa es que ¿tu te crees que la gente que va y las vende sabe la composición?

Ismael: De todas maneras tú no sabes lo que te estás metiendo, a ti te venden una cosa pero te puedes estar metiendo...

Loli: Ese es el problema de las pastillas porque con el alcohol, tú más o menos puedes controlar, ¿sabes?, un chupito de whisky sabes lo que te puede a ti afectar, pero es que una pastilla, a lo mejor la misma como ella dice, o el mismo dibujillo o lo que sea pues puede tener composición diferente con lo cual tiene efectos diferentes en ti, con lo cual no controlas.

Pedro: A mi me gustaría saber los efectos a corto plazo sobre la conducción y a largo plazo de aquí a un tiempo, cuando lleve ya tiempo consumiendo, cómo va a repercutir en mi organismo.

Ismael: Sobretudo el hígado, te lo deja...

(SILENCIO).

Entrevistadora: ¿Qué más os gustaría saber?, ¿ya?

Ismael: Ya.

Entrevistadora: ¿Por qué creéis que los jóvenes a veces conducen bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Ismael: Porque tienen que ir a su casa.

Eva: Porque tienen coche.

Pedro: No sé dan cuenta de qué les puede pasar.

Basi: Porque tú sales, te vas de fiesta, te tomas todo lo que quieres y más, y tienes que volver y evidentemente no te vas a coger un taxi o te vas a ir a patita teniendo tu coche aparcado en la puerta.

(SILENCIO).

Entrevistadora: ¿Porqué mas cosas?

Vane: Nos sobreestimamos, ¿no?, tenemos mas confianza en nosotros mismos y creemos que nuestra capacidad puede llegar a coger el coche y no pasa nada.

Alba: Porque no hay autobuses por la noche, ¿cómo nos volvemos a casa?, “queremos un búho en Granada”, que esté dando vueltas toda la noche para recogernos.

Ismael: O taxis gratuitos para los jóvenes.

Vane: Taxis gratuitos o autobuses, como ha dicho ella.

Alba: Un búho que es mucho mas barato.

Ismael: Un servicio de coches.

Alba: ¿Un servicio de taxis gratuito?, venga hombre, no te lo creas, vamos no te ponen un autobús, te van a poner un taxi para ti.

Ismael: Pero por poder, por pedir.

Alba: No, por poder no sé puede.

Ismael: Sí se puede.

Alba: Además sería mucha contaminación.

Ismael: Además ahora hay un servicio de tele conductores, que tú llamas y de una empresa te va un conductor y tu propio coche y te lleva a casa.

Vane: Si, eso es verdad.

Alba: Y te cuesta mas que el taxi, “vamos a montar una empresa”.

Vane: Te cuesta 20 euros.

Eva: Y nos hacemos de oro.

Alba: Te conduzco.

Ismael: Pero vas en tu coche.

Alba: Que no, un búho es lo que queremos.

Ismael: Uno no, muchos.

Alba: Es lo que nos hace falta.

Eva: Sí, por favor.

Ismael: Pero vamos, si el servicio de día es una mierda, ya no pidas tampoco de noche, ya si me estás diciendo a mí que lo de los taxis es demasiado, te creerás que eso es agua.

Alba: Es mas viable, tío, que un taxi, ¿o no?

Transi: Un autobús pasa cada 5 minutos y un taxi pasa cada media hora o cada hora.

Alba: ¿5 minutos?, ¿desde cuando pasan cada 5 minutos?

(*RISAS*).

Noelia: Yo creo que entre los jóvenes es un poco cobarde irse en autobús o en taxi. Es más guay estar borracho y llevar el coche.

Ismael: ¿Es más guay?

Noelia: Sí, o sea, es como un aparentar.

Pedro: Un aparentar que lo controlas.

Noelia: Sí, o “que guay soy”, que estoy borracho pero puedo llegar a mi casa.

Ismael: ¿Experiencias propias?

Noelia: No.

Ismael: Eso nos afecta a los tíos entonces, ¿no?

Noelia: No, estoy hablando en general.

Vane: Tanto hombres como mujeres yo creo que cometemos imprudencias en el tema que estamos tratando.

(*SILENCIO*).

Entrevistadora: Pues la siguiente pregunta era si creéis que hay diferencias entre chicos y chicas.

Ismael: Alguna que otra.

Vane: Yo creo que una diferencia que se puede establecer entre hombres y mujeres sea que el metabolismo de los hombres quizás asimile el alcohol de otra forma y necesiten mas copas o una mayor ingesta de alcohol para perder mas la capacidad, pero porque están así constituidos, ¿no?, porque...

Alba: Para nada.

Vane: Yo creo que sí.

Alba: Para nada.

Vane: Yo creo que sí, lo que pasa es que un hombre asimila...

Alba: No, lo que pasa es que están acostumbrados a beber desde antes y beben más, su cuerpo se acostumbra, pero de ahí a que un hombre lo asimile mejor...

Vane: Yo creo que sí.

Ismael: ¿Por el hecho de ser hombre?

Vane: Por la constitución que tiene un hombre, porque la constitución física de un hombre no es la misma que la de una mujer.

Alba: Pero es que yo creo que eso no tiene nada que ver, ¿no?

Ismael: Mira, yo conozco casos...

Vane: Pero que también tiene que ver lo que dice Alba de la costumbre que tiene cada uno de beber alcohol, que puede ser un hombre que no beba nunca y la mujer que está todos los días inflándose, que también se puede dar.

Ismael: Las hay.

Vane: Sí, sí que las hay, yo las conozco.

(RISAS).

Transi: Que las mujeres tienen fama de conducir peor, y no sé.

Vane: Bueno; ¿cuántas parejas no conocéis de chico y chica que bebe él y entonces es ella la que tiene que coger el coche?, que salen juntos, es decir, él lleva el coche y ¿cuántas no sé tienen que volver y tiene que llenar ella el coche porque el chico se ha inflado de beber?, ¿cuántas no conocéis?, muchas, ¿no?

Ismael: Vamos a ver, ¿cuántas conocéis que la chica no tiene carné?

(RISAS).

Vane: Eso es cada vez menos, ¿no?, porque hoy en día las mujeres nos hemos incorporado a tener el carné de conducir como los hombres y que las autoescuelas el porcentaje entre hombres y mujeres yo creo que se ha equilibrado bastante, hace unos años no te lo discuto, que la mujer no tuviera el carné de conducir, pero hoy en día, yo creo que está equilibrado.

Loli: Totalmente además.

Alba: Pero en cuánto cumplen los 18 años el número de chicos que se sacan el carné es mucho mas alto que el de las mujeres.

Vane: Pero las mujeres yo creo también, que con 25 años todo el mundo tiene ya el carné de conducir, ¿no?

Alba: Bueno, casi todas son chicas, de motos.

Vane: Yo he estado en una autoescuela y había más mujeres que hombres.

Eva: Yo voy a opinar. Yo creo que las mujeres somos más responsables que los hombres a la hora de beber alcohol, no me matéis pero creo que es cierto.

Vane: No, no, yo creo que eso es algo más general, porque tanto mujeres como hombres hoy en día abusamos del alcohol.

Noelia: Yo estoy de acuerdo con Eva, que aunque las mujeres también bebamos alcohol, yo creo que hay mayoría de hombres que beban.

Vane: Yo no lo creo.

Basi: Yo tampoco.

(SILENCIO).

Vane: ¿Tú qué crees Loli?, ¿tú crees que las mujeres bebemos menos que los hombres?

Eva: Hombre, no es como norma general.

Loli: Yo creo que bebemos igual, y hoy la mujer tiene...

Vane: Eso son tapujos de antes de que la mujer no podía beber ni ir al bar, o ir a la discoteca e inflarse de copas, hoy en día salimos y nos podemos inflar igual que un hombre.

Entrevistadora: ¿Y en cuánto al consumo de drogas de síntesis?

Ismael: ¿Qué?

Entrevistadora: ¿Hay diferencias entre chicos y chicas o no?

Transi: Yo creo que, también depende del caso y...supongo que igual, a ver, sobretodo en las edades mas jóvenes, entre que empieza a consumir, de 18 y 20, para los chicos es como, "aquí estoy yo", entonces, "yo tomo pastillas, yo tomo no sé qué..." y entonces yo creo que el caso es mayor, y porque yo creo que se dejan manipular mas por los amigos los tíos y las tías.

Noelia: Estoy de acuerdo con Transi.

Eva: Se pican más.

Noelia: Y tienen como la regla de, "a ver quien es el mejor, a ver quien bebe mas, a ver quien corre mas rápido".

Transi: Y a mí, a lo mejor, mi amiga me dice "toma" y yo creo que...

Ismael: Estáis generalizando de una manera que me asusta.

Transi: No digo en todos los casos, pero yo lo digo por mis amigos, muchos, o sea los tíos tienen mas lo que dice ella, "si tú te lo vas a tomar pues yo también", y sin embargo nosotras no, hay algunas que también.

Vane: Yo creo que estás generalizando demasiado, al menos eso pienso yo.

Ismael: Sí.

(SILENCIO).

Entrevistadora: Unos piensan que no, otros que sí.

Vane: Yo creo que los jóvenes consumen tanto alcohol como drogas, de igual manera, sin distinción del sexo.

Entrevistadora: Y ¿qué medidas tomaríais si hubieseis consumido drogas de síntesis y hubieseis aparcado vuestro vehículo en la puerta?

Ismael: Hombre, pues...

Transi: Pues supongo que cogería el coche y volvería para mi casa a acostarme.

Entrevistadora: ¿Cómo?

Transi: Que cogería el coche y me iría a mi casa porque yo creo que aunque sea consciente ahora mismo de que cuando yo me drogue no voy a estar en condiciones de conducir, pero cuando tu te drogas no eres consciente de que no estas en condiciones de conducir.

Basi: Y aunque seas consciente, te tendrás que ir a tu casa, o sea no vas a estar ahí esperándote.

Transi: Pero a la mayoría les pasa lo mismo que con el alcohol, o sea, tú has bebido y no estás bien, pero tú crees que estas bien, que tú...ves y tal, pero a la hora de conducir no.

Entrevistadora: ¿Entonces qué haríais?

Eva: Yo me llevaría el coche a mi casa.

Vane: Yo creo que no, a mi me daría miedo.

Noelia: Yo no sé, depende del momento.

Basi: Yo no podría tampoco.

Alba: Yo me quedaría más rato de fiesta, y después pillaría un taxi o algo.

Vane: A las 3 h de la tarde, a lo mejor ya te han bajado los efectos.

Pedro: Yo creo que sí...si me va a afectar en la conducción, posiblemente no, pero si no tengo conciencia de cómo afecta.

Transi: Pero es que yo creo eso, que la mayoría de los casos no te das cuenta de que vas borracho o de que...

Ismael: ¿Qué no?

Alba: Sí, sí vas consciente.

Ismael: Lo que pasa es que le quitas importancia, pero saberlo...

Loli: Las drogas afectan porque nos crean un exceso de confianza, ¿no?, entonces, partiendo de ahí, yo creo que casi todos cogeríamos el coche. Si lo tenemos en la puerta y nos han cobrado 10 euros por entrar a la discoteca y luego

te tomas 2 o 3 copas, ¿vamos a salir y luego vamos a pagar otros 12 o 15 euros en el taxi teniendo el coche en la puerta?, yo creo que todos lo cogéramos.

Eva: Es como cuando te tomas una copa de mas, te llevas el coche a tu casa, no lo vas a dejar en la puerta, vamos.

Loli: Porque además vamos que conducimos mejor que si estamos bebidos.

Entrevistadora: ¿En qué situaciones conduciríais si previamente hubieseis tomado drogas de síntesis?

Basi: Urgencias, necesidad, alguien que se ponga enfermo y tengas que llevarlo.

Loli: Para llevar al amigo a urgencias o para que me lleven a mí.

Ismael: Si tengo un ataque suicida.

Noelia: Para pillar más síntesis, más droga.

Entrevistadora: Para pillar más.

(*RISAS*).

Vane: Que drogata eres Noe.

(*SILENCIO*).

Entrevistadora: ¿En alguna situación más se os ocurre?

Pedro: Si no puedes volver a casa de otra forma pues cojo el coche.

Loli: Para seguir de fiesta en la discoteca que nos quede por recorrer esa noche.

Vane: O al “after”.

Loli: Para irnos al “after”, para irnos a Churriana, al “after”.

(*RISAS*).

Eva: O al “puticlub”.

Vane: ¿Al “puticlub” también nos vamos?

(*RISAS*).

Eva: Operación polvorón.

(*RISAS*).

Vane: ¡Qué noche!, ¿no?, primero nos vamos de discotecas, después al after, después de putas.

(*RISAS*).

Loli: Pues lo que hemos dicho, en las situaciones de emergencia.

(*SILENCIO*).

Entrevistadora: ¿Cuál es vuestra visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Ismael: Borrosa.

Eva: Acelerada.

Loli: De túnel.

Vane: Distorsionante.

Entrevistadora: ¿Algún adjetivo más se os ocurre?

Ismael: Sí, los colores.

Vane: Guay.

Loli: Muy luminosa.

Noelia: Con drogas volando.

(RISAS).

Loli: Eso son los bichos que ha visto ella.

Ismael: ¿Dónde están esas drogas?, consígueme unas cuantas, hija. ¿Qué drogas tomas tú?

Entrevistadora: En general, ¿se negocia con los amigos o la pareja para conducir de forma más segura?

Loli: Pues creo que cada día mas.

Vane: Estamos tomando conciencia de ello, ¿no?, por los anuncios de la DGT, cada vez hay mas información, ¿no?, entonces eso, cada vez se está tomando mas conciencia de eso.

(RISAS).

Entrevistadora: ¿Se negocia o no se negocia?

Loli: Yo creo que sí.

Pedro: Yo creo que sí.

Noelia: También.

Eva: Yo creo que también.

Loli: Nos están concienciando.

Pedro: La proporción no creo que sea mitad y mitad, cada cónyuge, o sea, cada...

Ismael: Cada miembro.

Pedro: Cada miembro, gracias. Cada miembro a lo mejor está dispuesto a ceder mitad y mitad, pero sí se hace.

Transi: Yo creo que también por el hecho de la gasolina, "hoy ti coche, mañana el mío".

Loli: Depende de los miembros.

Transi: O sea, si no es una pareja, sí, en caso de amigos y vas y llevas el coche.

Entrevistadora: Y ¿cómo creéis que se hace esta negociación?

Ismael: Pues a cambio de rulas.

Loli: Por turnos, y a cambio de algo en algunos casos.

Ismael: Hoy conduces tú, la semana que viene te invito yo a rulas, así es como funciona esto, ¿no?, digo yo.

Entrevistadora: ¿Qué medidas o prácticas se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Basi: Autobuses nocturnos, como ha dicho ella.

Alba: Los búhos.

Vane: ¿Lo búhos que son?

Ismael: Lo búhos.

Vane: ¿Qué son los búhos?

Ismael: Los búhos.

Vane: Yo no sé qué es.

Alba: Un autobús nocturno.

Vane: Ah, vale.

Ismael: Un pajarraco, con los ojos así, como las “pirulas”.

(*RISAS*).

Entrevistadora: ¿Alguna cosa más se os ocurre?

Vane: Un condón.

Ismael: ¿Un condón?, ¿para qué es?

Vane: Para prevenir.

Ismael: Claro.

(*RISAS*).

Entrevistadora: ¿Entonces alguna mas aparte del búho ese, del autobús?

Ismael: A ver repite la pregunta que no la he oído.

Entrevistadora: ¿Qué medidas o prácticas se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos de la drogas de síntesis?

Vane: El búho.

Ismael: El búho.

Alba: Queremos un búho.

Pedro: Que expliquen las consecuencias que tienen.

Loli: Más información.

Pedro: Sí.

Ismael: Sí, pero un búho.

Pedro: Si eres consciente de lo que te puede pasar y cómo te afecta, no le das importancia a consumir o no consumir.

Ismael: A coger el coche, o bueno no pero normalmente la gente que conduce no es la primera vez que se mete, así los efectos los sabe ya, o sea, un búho.

Alba: Un búho.

Eva: El búho.

Alba: Mira, como después de esto no nos pongan un búho ya si que no lo conseguimos.

Loli: Queremos un búho.

Entrevistadora: ¿Qué consecuencias positivas puede tener un joven que conduce bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Eva: Ninguna.

Ismael: ¿Positiva de qué?, Si tiene un roce pequeño pues por lo menos no va a discutir mucho, si va muy puesto pues lo convences de que la culpa ha sido suya, además va tan feliz y en su mundo que le haces firmar el parte y lo firma encantado.

Vane: O a lo mejor no, a lo mejor tiene más agresividad.

Pedro: Ahí está.

Vane: Porque tu no sabes nunca el efecto que puede tener, puede ser como tu dices, que esa mas fácil de convencer o que le produzca mas agresividad.

Ismael: ¿Con el MDMA?

Transi: Yo creo que efectos positivos no tiene ninguno.

Eva: Yo estoy contigo.

Basi: Y yo.

Entrevistadora: Y tu Pedro, ¿qué piensas?, ¿ningún efecto positivo?

Pedro: Yo creo que no.

Entrevistadora: ¿Alba?

Alba: ¿En la conducción?

Ismael: Sobre la conducción.

Alba: Ah, pues eso queremos un búho, ¿no?

Entrevistadora: Ningún efecto positivo, ¿no?

Alba: No, a la hora de conducir no.

Loli: No, ninguna, las drogas jamás.

(SILENCIO).

Alba: Queremos un búho.

Entrevistadora: Y ¿qué consecuencias negativas puede tener el hecho de conducir bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Loli: Muchas.

Ismael: Negativas.

Vane: Todas, disminuye la capacidad de reacción como hemos dicho antes, es que es todo lo que hemos dicho antes.

Ismael: Provocar accidentes.

Eva: Se pone más agresivo.

Ismael: O no.

Loli: Exceso de confianza.

Ismael: Y la manía del agresivo, o no.

Vane: Pues yo creo que si.

Ismael: Pero creo, ¿en base a qué?

Transi: Nerviosismo, una excitación que...

Ismael: Pero no es lo mismo, a ver, con cocaína y...otros excitantes que el MDMA es el éxtasis, y se llama éxtasis por una razón y es que estás en éxtasis, vamos, es que no tiene mas vuelta de hoja. Estás feliz con todo el mundo.

Alba: No, a lo mejor no sé refiere a que se pongan agresivos de violentos, sino agresivos a la hora de conducir.

(SILENCIO).

Entrevistadora: ¿Se valora a una persona que no consuma?

Ismael: ¿Qué si se valora?

Alba: ¿En dónde?

Ismael: ¿Qué?

Entrevistadora: En nuestro grupo de gente.

Eva: Sí.

Entrevistadora: ¿Se valora que no sé consuma?

Ismael: No.

Alba: Eso no es...

Ismael: Es bastante individual.

Vane: Es tolerante, yo creo que es una de sus opciones.

Pedro: Eso es, yo porque tengo un amigo que consuma no voy a dejar de ser su amigo pero...hombre si consume y conduce posiblemente no lo vea bien.

Transi. No me subo con él en el coche, pero no le voy a retirar la palabra.

Ismael: Ahí está.

Vane: ¿Tú te irías con tu amigo en el coche después de saber que ha consumido?

Ismael: No, si me invita.

Vane: ¿Y si no tienes otra opción?, ¿te quedas tirado en Churriana o te vas con él en el coche después de saber que se ha metido?, ¿qué haces?

Pedro: Cojo el coche yo y ya está.

Vane: ¿Qué coche coges?

Pedro: El suyo, cojo su coche y conduzco yo.

Basi: ¿Y si no te deja?

Pedro: Pues si no me deja pues me quedo allí.

Alba: Pero; ¿cuál es la pregunta?

Entrevistadora: Que si se valora que una persona no consuma.

Alba: Pero es que es absurdo, tú sales de marcha y tu compañero no consume y cuando os vais le dices, “tío, enhorabuena por no consumir”, ¿o que?, es que ¿qué tipo de pregunta es esa?

Pedro: Que si tu le das de lado a la gente porque consuma, creo.

Transi: Que si tú aprecias más a una persona porque esté en contra de las drogas o si la vas a apreciar menos porque consuma.

Alba: Es que eso es...es que no tiene nada que ver.

Ismael: Pues no, al contrario.

Transi: O al revés, si lo vas a rechazar mas porque...

Ismael: No porque...

Alba. Es que tu aprecias a la persona por cómo es, ya cada uno, claro, pero el aprecio hacia esa persona da igual.

Transi: Puede que te parezca bien, o te parezca mal.

Alba: Tú puedes estar de acuerdo o no en que consuma, pero de ahí a que cambie tu aprecio por esa persona pues no tiene lógica, esa pregunta no es muy lógica.

Ismael: Hombre si consume siempre y nunca te invita pues te mosqueas.

(RISAS).

Pedro: No, pero hay gente que es intolerante y a lo mejor si ella no consume y no lo ve bien pues si puede ser que deje de lado a esa persona.

Alba: Pero eso no implica que tu premies a un amigo que no sé droga porque no lo haga.

Transi: Hombre, tu puedes regañarle, o sea, tú puedes aconsejar a un amigo que consume, “pues mira las drogas te hacen daño, no sé qué, no sé cuanto”, pero tú a un amigo que no consume no le vas a decir “que guay eres porque no consumes”.

Alba: Si la pregunta se plantease: ¿Tú tendrías algún tipo de problema con un compañero tuyo que consume?, pues si, pero, ¿qué tu premies porque no lo haga?, no.

Ismael: Pero, ¿no especifica que tipo de consumo?, ¿consumo responsable?, ¿moderado?, o ¿ya desfasado?

Entrevistadora: No especifica.

Ismael: Pues no.

Alba: Esa pregunta no está bien planteada.

Ismael: Pasamos a la siguiente.

Pedro: Pero, ¿de cara a conducir o no tiene nada que ver?

Entrevistadora: No, si se valora que una persona no consuma en general.

Entrevistadora: Si tuvieseis a un amigo que consume, ¿qué haríais?

Ismael: Pedirle que me invite.

Alba: ¡Otra vez!

Transi: Respetarlo.

Noelia: Aconsejarlo.

Vane: Respetarlo.

Ismael: Que consuma, ¿qué?, por cierto.

Entrevistadora: Se supone que drogas de síntesis.

Alba: Pues pedirle información si la tiene, si quieres informarte pues mira, alguien que consume te podrá dar algún tipo de información.

Loli: Qué efectos causa en él, para que te guíe un poco...

Ismael: Al saber que consume.

Loli: ...si me animo algún día.

Transi: Yo creo que si yo soy consciente del daño que le puede causar o del peligro que corre cuando conduce, por ejemplo, pues aconsejarle, pero si puedo decirle, “mira, deberías controlarte”.

Eva: Pero es pregunta no dice nada de la conducción, ¿no?

Transi: Pero el tema de aquí es...

Ismael: Sí, si ves que estás de fiesta y se está tomando 4 y ves que va a conducir y ves que se va a tomar otra, le dices “esa para mí y ya está, pero vamos, ya está, o sea que...”

(*SILENCIO*):

Entrevistadora: ¿Qué diferencias hay entre una persona que no consume y otra persona que si consume a la hora de conducir?

Ismael: Pues depende de si consume o no consume, porque yo a lo mejor consumo los fines de semana y conduzco entre semana. Está mal planteada también.

Transi: Se supone que vas a conducir cuando has consumido...entonces lo que hemos dicho antes, reduce tú...

Eva: Tu capacidad.

Transi: Exacto.

Entrevistadora: Todo lo que hemos dicho antes, ¿no?, ¿alguna cosa mas se os ocurre?

(*SILENCIO*).

GRUPO 7: 24-28 AÑOS, MIXTO, RURAL, TRABAJADORES Y PARADOS

Entrevistadora: Si planteásemos un debate sobre los jóvenes y la conducción de vehículos ¿Que nos diríais?

Pablo: Yo pienso que somos muy imprudentes.

SILENCIO

Entrevistadora: ¿somos muy imprudentes?

Pablo: Si, yo creo que si, no sé qué pensarán los demás, pero yo creo que si.

Mónica: no todos.

Pablo: Hombre, no todos, pero yo me veo conduciendo y ¿Qué quieres que te diga?

Diego: Pero tío, ¿tú has conducido?

RISAS

Pablo: No, por eso, para no matarme.

Risas

Andrés: Se puede decir que haya gente que no lo sea.

Pablo: Si evidentemente, pero vamos que... corremos ciertos riesgos, yo conozco gente que se pone a aparcar y aquello es una locura.

Entrevistadora: Pero aparcar no es conducir.

Mónica: Como que no.

Entrevistadora: No, yo me refiero a....

Diego: Era coger el coche ¿no? Y salir por ahí, ¿no?

Entrevistadora: Si, es conducir, no aparcar. Aunque aparcar forme parte de la conducción.

Mónica: Yo que sé, los viejos son mas peligrosos que los jóvenes, ¿eh? Porque se te meten....

Pablo: Mira, yo para mí van primero los jóvenes, luego las mujeres, y luego la gente mayor.

HABLAN A LA VEZ

Laura: Pero las mujeres somos mucho mas prudentes conduciendo.

Pablo: Pero por ese...

HABLAN A LA VEZ

Entrevistadora: Vamos a intentar respetar el turno de palabra, porque si no, no nos entendemos.

Fernando: Claro, es que cada vez que pasan por un escaparate “mira esto...”

Mónica: Y vosotros, que no podéis ver una tía buena.

Pablo: También. Eso es inevitable.

Entrevistadora: ¿Tu como has dicho que te llamabas?

Andrés: Andrés.

Entrevistadora: Andrés, ¿tú que opinas de este tema?

Andrés: Hombre, yo creo que va relacionado, sobre todo con el tema del alcohol y los jóvenes, en ese aspecto se controlan muchísimo menos.

Entrevistadora: ¿El tema del alcohol? ¿Sólo el alcohol?

Andrés: Y muchísimas mas cosas.

Entrevistadora: ¿Que mas cosas hay?

Andrés: Cualquier droga.

Pablo: Pero es que depende de la droga ¿no? Por que si tienes sueño y te tomas algo para despejarte....

RISAS

Andrés: Pero eso que te tomas quizás tampoco sea bueno para conducir.

Pablo: También, es verdad.

Diego: Esta claro, tu vas y te crees “mad max” con tu buga

RISAS

Laura: Que nos creemos que controlamos pero no controlamos.

Diego: Si te drogas a lo mejor te crees que eres Carlos Sainz.

SILENCIO. RISAS

Entrevistadora: ¿Y con que tipo de drogas pasa eso?

Diego: Yo que sé, yo no he probado ninguna.

RISAS

Pablo: Yo tampoco, pero vamos que...

RISAS

Entrevistadora: ¿De que depende que un joven tenga un accidente de tráfico?

Fernando: De muchos factores, desde las condiciones de la carretera hasta como sea el joven y el coche...

Diego: Y también de la hora que sea y de si ha bebido o no ha bebido, eso esta claro.

Claudia: Yo tuve un accidente a las 4 de la mañana y no había bebido ni nada.

Fernando: Imagínate si hubieras bebido.

Pablo: Pero tenias sueño

Claudia: Tenía sueño.

Entrevistadora: ¿Entonces el sueño también influye?

Pablo: Pues claro.

SILENCIO

Entrevistadora: El sueño, la carretera, el coche, ¿Qué mas?

Diego: La experiencia.

Pablo: La materia orgánica.

Entrevistadora: ¿Qué es la materia orgánica?

Pablo: Las drogas.

Entrevistadora: Y ¿Qué cambios creéis que ha provocado el consumo de drogas de síntesis en la forma de conducir de los jóvenes?

Fernando: ¿Qué ponen la música alta?

Pablo: Van mas rápido.

Rifa: Y ponen luces de neón que apuntan al suelo

RISAS

Rifa: Y alerones y cosas de esas.

Diego: Y parece una nave espacial, ¿no?

Mónica: ¿Puedes repetir la pregunta?

Entrevistadora: ¿Qué cambios creéis que ha provocado el consumo de drogas de síntesis en la forma de conducir de los jóvenes?

Rifa: Cambios de estado de humor

Pablo: ¿Por qué hablas solo de los jóvenes si los viejos también existen?

Diego: eso supongo que serán los menos.

Entrevistadora: No, pero los que consumen.

Pablo: Yo creo que se han vuelto más imprudentes.

Rifa: Yo creo que eso depende mucho de la persona también, no del tipo de droga que consumes.

Claudia: Pero vamos a ver, esta claro que la droga te afecta cuando la consumes, entonces no creo que no haya cambiado nada su forma de conducir, o sea, ¿Qué pasa?, que yo tomo una pastilla un día y después todos los días conduzco como...

Entrevistadora: Pero ¿Cuándo conduces bajo los efectos de una pastilla?

Claudia: Es que hay que ser gilipollas para conducir con eso, que no se ve nada.

HABLAN A LA VEZ

Pablo: Que nosotros somos gente mayor responsable, nos tomamos una pastilla y nos quedamos ahí hasta que se nos pase.

Claudia: Es que vamos, si te subes al coche, no ves nada, hay que ser gilipollas, hay que ser un suicida.

Entrevistadora: Pero la gente que lo hace, ¿como creéis que cambia su forma de conducir? ¿Cómo se conduce cuando se está bajo los efectos del éxtasis?

Claudia: Es que hay que ser un “crack” para conducir bajo los efectos del éxtasis.

Laura: ¿Un “crack”?

Claudia: Si, si, porque... ósea, “Luck Sky Walter”

RISAS

Diego: Pero depende del éxtasis que te tomes, porque yo me tome uno el otro día y digo “vaya puta mierda”

RISAS

HABLAN A LA VEZ

Entrevistadora: Entonces ¿Cómo conducen? ¿en que cambia? ¿corren mas, corren menos, tienen mas reflejos, tienen menos?

Laura: Cambia su percepción de la realidad.

Pablo: Y los reflejos disminuyes mucho, muchísimo.

Laura: ellos se creen que van bien pero no van bien.

Claudia: Pues yo toda la gente con la que he estado que ha conducido bajo los efectos de la droga conducía de puta madre.

Fernando: Pero porque tu ibas igual, ¿no?

Claudia: Yo iba en el coche.

Fernando: Y tu ¿como ibas? ¿Igual?

Claudia: No, bueno, eso es indistinto.

Fernando: no, porque la percepción que puedas tener...

HABLAN A LA VEZ

Pablo: Pues seguro que normal conduce mejor.

Claudia: Si, pero bueno...

Diego: Si eres responsable y sabes que vas drogado pues tienes que ir mas tranquilo, y ya esta. Yo no creo que el éxtasis sea como la cocaína en ese sentido, el éxtasis al revés, vas todo relajado, tranquilo, despacio y tal.

Mónica: Pero tienes menos reflejos, ¿no?

Diego: Vale, pero si vas mas despacio, mas tranquilo y...

Mónica: ¿Y los reflejos?

Diego: Y te concentras mas en la conducción, pues...

Andrés: Es que luego te montas y te das por concentrarte en la conducción.

Diego: Claro, con el éxtasis si te pasa eso, pero con la farla, con la farla vamos que...

RISAS

Entrevistadora: Pero la pregunta era, ¿Qué cambios creéis que ha provocado el consumo de drogas de síntesis en la forma de conducir de los jóvenes?

Claudia: Pero bueno...

Pablo: Pues que hay mas musiquilla electrónica.

Laura: Hay mas accidentes.

Pablo: Hay mas accidentes, claro.

Mónica: ¿Mas accidentes?, pero ¿de donde habéis sacado esos datos?

Claudia: Sí es verdad.

Pablo: La mayoría de accidentes de tráfico son por la noche y con gente que esta borracha.

Mónica: Exacto, el alcohol, y no el éxtasis.

Pablo: Pero pueden habérselo tomado.

Diego: Claro, es que no sabemos.

Mónica: Pues entonces no puedes opinar sobre eso.

Diego: Es que si ha tomado alcohol se dice que ha tomado alcohol, pero si ha tomado las dos cosas no sé dice que ha tomado alcohol y éxtasis, por lo menos yo no lo he oído nunca.

Laura: Claro, que luego le hacen la prueba de alcoholemia y ya esta.

Diego: Pero no se controla si llevas éxtasis o no.

Mónica: Entonces no creo que se pueda opinar sobre eso hasta que no se haga un control.

Laura: Ya, pero en general se sabe, yo conozco mucha gente muy imprudente, sí. Se ponen hasta el culo y cogen el coche y esta claro que los reflejos y todo disminuye, y a nivel neuronal pues te afecta, te crees que no pero si.

Mónica: Pero lo mismo como te afecta vas mas concentrado y tienes mucho más cuidado que la gente que...

Laura: Tú crees que no te afecta, pero claro que te afecta.

Pablo: No, yo creo que sí, claro que te afecta.

Laura: Pero hasta cierto punto, yo creo que no eres consciente.

Diego: Y creo que con el éxtasis no te pasa eso, con el éxtasis si eres consciente.

Mónica: Depende, yo conozco gente que no.

Diego: Hombre, a no ser que te hayas metido 5 o 6 pastillas...

Pablo: Es que con 5 pastillas vas que te caes al suelo.

Laura: Pero tu te crees que controlas a lo mejor, pero...

Diego: 4 o 5 pastillas es que te caes al suelo del colocón que tienes, no vas enzarpaio, vas que te caes pero de un ciego que te cagas.

RISAS

Laura: Pero si te tomas una...

RISAS

HABLAN A LA VEZ

Entrevistadora: Cuando la gente conduce a veces lo hace seguro, sin riesgos, y otras veces lo hace inseguro, con riesgos, ¿Por qué creéis que ocurre esto?

Fernando: Por la experiencia al conducir.

Pablo: O las prisas, el estado de animo.

Rifa: O por el estado del tiempo también.

HABLAN A LA VEZ

Entrevistadora: Vamos a hablar de uno en uno.

Andrés: Tu estado etílico también influye.

Diego: Pues claro, si un día vas borracho pues conduces peor que si no lo fueras.

Mónica: La confianza que tu tengas en ti.

Claudia: Pero eso ¿es que se siente el conductor inseguro o que es?

Entrevistadora: Que realmente vaya inseguro, que vaya con peligro, que este poniendo su vida y la de los demás en peligro ¿Por qué a veces ocurre eso y por que hay otra gente que no pone su vida ni la de los demás en peligro?

Fernando: Eso va por las personas y como...

Entrevistadora: Si respeta la velocidad, no conduce bebido....

Claudia: Ah, vale.

Entrevistadora: ¿Por qué a veces se hacen las cosas como se supone que se tienen que hacer y por que otras veces no?

Claudia: Pues porque no hay percepción de peligro y creen que no pasa nada porque no lo haga.

Pablo: O porque a veces tienes mas prisa y quieres llegar antes.

Claudia: No, pero da igual que tengas mas prisa o no.

Pablo: No, pero coño, si no tienes prisa pues no te saltas los semáforos, ahora, si tienes prisa....

Diego: Pues yo siempre me salto los semáforos, tío.

RISAS

Claudia: Es que hay algunos, peatonales, que si no pasa ningún peatón es que es absurdo.

Mónica: Pero eso no pasa cuando... no tiene que ser cuando tomas drogas, vamos.

Entrevistadora: No, esta pregunta es en general.

Laura: Si, esta pregunta es...

Mónica: Yo creo que soy más imprudente sin tomarlas que tomándolas, por el estrés, por el ritmo de vida.

Diego: Claro, es que eso también puede influir si estas estresao perdido, pues...

Claudia: Es que yo creo que la historia es que el conductor se sienta seguro, si se siente seguro lo que hace es... joder si miras y remiras y sabes que... o sea, estas seguro de que no va a pasarte nada, pues lo haces. E igual estas creando una situación de inseguridad, pero que no es tan insegura como...

No sé si me explico.

Pablo: No, pero que a veces lo que está claro es que si tomas alcohol, por ejemplo, te crees que vas más seguro y...

Laura: Si, te engañas a ti mismo.

Fernando: Claro, la euforia del alcohol, como le dicen.

Pablo: Claro, luego te crees ahí... Michael Night.

RISAS

HABLAN A LA VEZ

Claudia: Que la gente que está acostumbrada a conducir que tiene mogollón de carretera, hace cosas que para otra persona sería totalmente inseguro, pero ellos lo hacen y están seguros, o sea, tienen percepción de seguridad y realmente la acción es segura.

Laura: ¿Y para otra gente?

Claudia: ¿Otra gente que está en la carretera o otra gente que hace lo mismo?

Laura: No, otra gente que está en la carretera.

Andrés: Yo no creo que la gente cuando se monta en el coche dice “Voy a ir seguro y voy a crear seguridad”, no, tú te montas en el coche y tiras para adelante.

Pablo: Claro, tú vas seguro, pero el que viene..., porque si tu sabes mucho de conducir, y entonces pues vas muy seguro ¿no?, y entonces pues das una curva echando Hostias, te metes un poquillo en el carril “No, pero yo voy seguro”, pero llega otro que no tiene ni idea y se va a meter, y a mi qué coño me importa que este vaya a hacer lo mismo.

Claudia: Pero a lo que yo quiero llegar es que por un lado está la seguridad del conductor y por otro lado está la seguridad de la carretera, que son dos factores.

Rifa: Pero yo creo que cuanto mayor sensación de seguridad tenga el conductor, mayores imprudencias va a cometer.

Claudia: Claro, pero más imprudencias desde el punto de vista de la seguridad...

HABLAN A LA VEZ

Mónica: Y vas con miedo.

Claudia: ¿Quién hace las pirulas? La gente que hace las pirujas las hace ¿por qué?, o sea están seguros y si tuvieran que hacer todas las esas de circulación pues les llevaría un montón o...no sé.

Andrés: Si está claro que se debe a la experiencia y a la confianza que tenga, pero esas pirujas que tu dices, si en ese momento que hace la piruja llega un municipal y le pone una multa, seguro que la siguiente vez se lo piensa.

Pablo: Ya ves, anda que la seguridad que...

HABLAN A LA VEZ

Fernando: ...está en la experiencia.

Diego: Por mucho que tu mires, te acaba apareciendo por algún lado el colega.

Fernando: Igual que lo que decías antes, que si vas seguro no tienes porque ir desconcentrado ni nada, no tiene porque.

Andrés: Si vas seguro y cumples las normas de tráfico vas bien, pero si tú vas seguro y haces una “chalaura”, lo normal es que te multen, y tú la siguiente vez te lo pienses.

Claudia: La probabilidad de que te multen siempre que hagas una pirula...

Andrés: Pero bueno, pero si tu eres consciente de que si haces una pirula...

Claudia: Pero a ver, tú incumples una norma de velocidad, no la incumples por sistema, la incumples en un momento en el que dices “joder, no pasa nada porque

lo haga y es que mejor lo hago, porque si no me voy a casa cristo a dar la vuelta” o cosas así.

Pablo: Pero bueno, pero entonces...

Claudia: Yo es que si no, y si ves, es que el código te lo dice claramente si la maniobra es segura lo puedes hacer.

Pablo: Sí, claro.

Andrés: Pero si tú incumples una norma...

Claudia: Por ejemplo lo de adelantar en doble...

Pablo: Pero bueno, ¿tú te estas sacando el carné o que?

Claudia: Yo es que me he leído el código.

RISAS

Pablo: O sea, yo voy en mitad de la autovía y mientras que no venga nadie me cambio de... y la maniobra es segura... y como es seguro pues me doy la vuelta.

Claudia: Si tú ves que es seguro, sí.

Mónica: No porque puede parecer seguro para ti pero para los demás no, y pones inseguros a los demás conductores con tus pirulas, y a ti mismo también, porque tienes suerte y no te ha pasado nada pero...

Pablo: Claro, si te lo prohíben es por algo.

Claudia: Mira por ejemplo un tractor va por una carretera general de doble sentido en una sola calzada pero, ¿por qué no lo puedes rebasar aunque te lo diga la normativa?

Pablo: Pero...

Claudia: Claro, pero es línea continua, pero tú lo pasas porque estas seguro de que no te va a pasar nada y lo puedes adelantar...

Rifa: Yo estoy de acuerdo con ella, los taxistas por la noche a las 4 de la mañana pasan a 130 140, es cierto.

Diego: Los taxistas pero porque...

Fernando: Cuando van con gente se paran en todos los semáforos y echan su tiempesito.

Claudia: Y por ejemplo, la norma esa de que en cualquier carretera de España no sé puede ir a mas de 120, pues hay una circular interna de trafico de que hasta 141 no sé ponen multas, 20 Km. Por encima del limite en carretera convencional y en autovía.

Andrés: Pero ¿Sabes por que es ese limite?

Claudia: Claro

Andrés: El error del aparato, porque tu le puedes decir... "no llevo 120", eso es el error del aparato, y por eso multan a partir de 140, porque ahí por mucho que haya pasado el margen de error te has pasado de velocidad.

Claudia: Pero vamos a ver, si ellos consideran que ir a mas de 120 puede ser peligroso, por mucho error del aparato seguirán poniéndote la multa

Fernando: Pero es que el tope de velocidad no es...es por consumo, el tiene toda la razón, hace 15 o 20 años era así por autovía y de buenas a primeras...

HABLAN A LA VEZ

Pablo: Pero coño, tienen que poner un limite y a partir de ese limite pues hay un margen, si vas un poco mas rápido o mas lento no pasa nada pero... vamos digo yo.

Entrevistadora: Respecto al consumo de drogas de síntesis y sus efectos sobre la conducción de vehículos, ¿Qué os gustaría saber?, ¿qué dudas os gustaría resolver?

Pablo: Respecto a qué.

Entrevistadora: Respecto al consumo de drogas de síntesis y sus efectos sobre la conducción.

Fernando: ¿Quién lo sabe?

Rifa: No me acuerdo

Diego: Pues si hay controles sobre eso.

Andrés: ¿Hay controles si vas empastillado?

Mónica: No hay controles, no hay pruebas.

Laura: O cuales son los niveles mínimos

RISAS

Rifa: Media pastilla

RISAS

Claudia: El consumo esta penalizado, el consumo de drogas esta penalizado.

Diego: Pero ¿conducir bajo el efecto de las drogas?

Claudia: Sí.

Fernando: Y ahora con la nueva ley que hay, mas todavía ya es delito de...

Diego: Pero me refiero, si te paran y ven que vas...

Rifa: Si vas bajo los efectos de las drogas yo creo que sí...

Diego: Y ¿a dónde te llevan?

Rifa: Me parece que era por un algodón o algo así...

Fernando: Pero eso era experimental, me parece que te llevan al hospital y allí te hacen la de sangre y a tomar por culo.

Rifa: No sé, nunca he visto a nadie que lo parasen...

Fernando: A ti te pillan y tú tienes derecho a que la prueba te la hagan en sangre.

Claudia: Pero también tienes derecho a no declarar en contra tuya y un análisis de sangre...

Fernando: Pero que si tu no estás de acuerdo, te tienen que llevar a un hospital y hacerte una prueba de sangra, que es más fiable.

Entrevistadora: Entonces, ¿solo os gustaría saber si hay controles y cual es la cantidad permitida?

Rifa: Si hay alguna estadística también sobre...

Mónica: Los efectos

Rifa: Exactamente, no, y el número de accidentes.

Andrés: Y que pidan voluntarios ¿no?

Fernando: Un voluntario para que le den pirulas y conduzca

RISAS

Entrevistadora: ¿Por qué creéis que los jóvenes a veces consumen bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Claudia: Porque no le quedan más cojones.

Fernando: Porque la zona de marcha le pilla muy lejos.

Diego: Probablemente.

RISAS

Rifa: De todas formas, puedes pillarte un taxi.

Pablo: No, de todas formas yo creo que hay una falta de medios de transporte nocturnos...la gente se queja e intenta joder a la gente que va borracha, pero luego no tienes opción, si hubiera alternativas pues se podría criticar eso, pero como no las hay, pero a veces es algo necesario.

Mónica: Un servicio gratuito de autobuses o...

Laura: Sí, que pongan coches los fines de semana.

Pablo: Claro, en muchos sitios es así.

Entrevistadora: ¿Creéis que si hubiera servicios gratuitos...?

Mónica: Hombre, depende, el autobús aquí también te dejará en un sitio y si eres de otro pueblo...

Fernando: Si está bien planteado el autobús no tienes por qué tener problemas. Es que muchas veces el servicio de autobús acaba a las 12 de la noche, a las 11.

HABLAN A LA VEZ

Entrevistadora: ¿Creéis que hay diferencias entre chicos y chicas?

Andrés: Si porque normalmente los chicos son más vacilones y van con el coche.

Pablo: Pero hay niñas que...

HABLAN A LA VEZ

Fernando: Yo también he visto muchos coches de “tunning”, muchos coches de “pumbapumba” con tías dentro que lo llevaban, eh, que eso creo que está cambiando un poco.

Laura: Hombre, hay de todo pero nosotras somos mucho más prudentes.

Fernando: Eso es lo que os creéis.

Mónica: No. Lo somos.

Diego: Pero nosotros no estamos metidos en el mundo del tema ese.

Claudia: ¿Qué mundo?

Diego: Pues la gente que toma pastillas y...

HABLAN A LA VEZ

Diego: ¿Vosotros conocéis a mucha gente que haga eso? ¿Vosotros?

Mónica: “Lo cualó”

Diego: Es que yo creo que eso afecta a un sector de la población de entre 18 y 22 o 23 años, realmente, el éxtasis en la conducción, yo creo eso. La gente que sale cada fin de semana y que toma pastillas. Yo tomo pastillas pero no tomo todos los fines de semana, ni salgo a eso, y hay gente que sale todos los fines de semana solo a meterse cosas, nosotros no conocemos...bueno, a lo mejor conocemos a alguno, pero no estamos metidos en ese ambiente como para...

Entrevistadora: De todos modos la pregunta era si hay diferencias entre chicos y chicas.

RISAS

Diego: No lo sabemos. Yo no lo sé.

Fernando: Como dijo antes ¿enzarpao hay diferencias entre chicos y chicas en las discotecas? Por eso pregunta si hay diferencias...

Mónica: Pero es en la forma de colocarse ¿no? ¿Se colocan menos las chicas que los chicos o igual?

Andrés: Somos más brutos, coño evidentemente, o sea ya biológicamente.

Rifa: Pero cuando dices se colocan...es que las chicas no conducen cuando están colocadas.

Laura: Tenemos más cabeza.

Mónica: Más inteligencia.

Diego: De eso nada.

RISAS

Diego: Yo he estado en fiestas, en after de esos por un tubo, y había más tías que tíos y tenían los ojos como “brótolas” de éxtasis y pastillas. Y había un mogollón de tías.

Entrevistadora: Pero a la hora de conducir colocados ¿Quién lo hace más, los chicos o las chicas?

Pablo: Las chicas son mucho más peligrosas.

Laura: No. ¡Pero bueno!

Pablo: Tu me dirás, si ya sin colocar son peligrosas, pues imagínate colocadas.

RISAS

Diego: Yo opino lo que habéis dicho antes, que de una discoteca de pastilleros, las chicas en un 90% no conducen.

Andrés: Pero mira de ese tanto por ciento, cuántas de esas tienen coche, muchas menos que los tíos.

Pablo: Pero luego se montan con los tíos.

Andrés: Exactamente, eso es lo que decía él, que luego se montan en el coche de los tíos, porque las tías normalmente su objetivo en la vida no es tener un coche, como en muchos tíos.

Mónica: ¿Cómo que no?

HABLAN A LA VEZ

Diego: Yo creo que el culto al coche es superior en los hombres que en las mujeres.

Pablo: Porque para algunos el coche es una extensión de nuestra polla.

Diego: Vosotras cogéis el coche y, aunque os guste, lo tratáis normal, y el hombre tiene su coche y es como su novia.

Andrés: Yo veo que no hay diferencias entre el hombre y la mujer.

Laura: Sí, sí, sí, en ese aspecto sí.

Diego: Por ejemplo, en el tema del tuneo, yo creo que hay más tíos que tías.

Fernando: No, yo he visto ya muchas tías de tuning con el coche rosita así muy...

Pablo: Pero es que fijate lo presumidas que son que les ponen el coche que parece... la Barbie, ¿no? Lo ponen decorado.

Entrevistadora: ¿Qué medidas tomaríais si tuvieseis vuestro vehículo aparcado en la puerta y hubieseis consumido drogas de síntesis?

Mónica: ¿Qué puerta?

Entrevistadora: En la puerta de la discoteca.

Mónica: Ah, pero ¿estás muy lejos de casa o...?

Pablo: Que lo tienes que coger ¿no?

Diego: Y depende de cómo vayas y de cómo te encuentres, claro.

Fernando: Pero puedes tener un estado ilusorio, te crees que vas bien y luego dice...

Rifa: No, pero te das cuenta. Está claro, porque yo he ido ciego a veces, y digo "vamos, yo ahora sería incapaz de conducir, vamos ni de coña"

Diego: Pero ciego ¿de que? Estamos hablando de pastillas.

Fernando: Y conducir ¿el que?

RISAS

Pablo: Yo creo que peor que las pastillas es el alcohol.

Fernando: Sí, y yo estoy de acuerdo.

Diego: LO peor para la conducción es el alcohol.

Laura: Y la cocaína también, eh.

Mónica: Depende de cuanto te hayas tomado.

Pablo: No, pero yo creo que muchas veces te viene bien, porque estás muy cansado y vamos, a mi me ha aportado.

HABLAN A LA VEZ

Pablo: Porque estás todo colocado y antes de conducir te metes un lanchón y conduces de puta madre.

RISAS

Laura: Eso es lo que tú te crees.

Diego: Porque te quita el colocón.

Mónica: El alcohol sí que yo creo que es lo peor.

Diego: Es lo peor de lo peor, eso está claro.

Pablo: Bueno, eso ya depende porque si te has tomado 4 pastillas, a ver si tienes cojones de conducir, o si te has comido un tripa entero a ver si tienes cojones de encontrar el coche.

HABLAN A LA VEZ

Entrevistadora: ¿Qué medidas tomaríais si hubieseis consumido drogas de síntesis y tuvieseis vuestro vehículo aparcado en la puerta de la discoteca?

Fernando: Dormir dentro del coche.

Rifa: Por ejemplo.

Fernando: O no cogerlo.

Diego: Yo cogerlo.

Andrés: Yo le miraría las ruedas y eso y si veo que están bien yo lo cogería.

Pablo: Claro, tú ya estás pensando como si...

Andrés: Es que como ya vas doblado...y siempre hay alguien que te pueda llevar. Si yo soy consciente de que voy a coger el coche y me voy a estrellar por ahí, ahora, si eres incapaz de darte cuenta de eso, coges el coche, el tractor o lo que tengas.

Claudia: Yo lo cogería y ya juega el factor suerte.

RISAS

Andrés: Yo creo que el factor suerte...según como tu estés, porque tu puedes haber consumido y estar de puta madre o haber consumido y no saber conducir.

Claudia: No, pues es que, a veces te crees que vas de puta madre.

Andrés: No, no, tu eres consciente, tu sabes si puedes conducir bien, si vas muy pasao muy pasao, o si vas pasao y puedes controlarte.

Entrevistadora: Entonces, unos lo cogeríais, otros no, otros dormirían dentro,...

Pablo: Que te tienes que ver en la situación.

Entrevistadora: Bueno, ¿cuál es vuestra visión sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Diego: Yo creo que afecta dependiendo del nivel de consumo que hayas tenido.

Pablo: Yo creo también eso, del grado.

Diego: Si te has tomado 1 pastilla puedes ir bien, si te has tomado 7 puede que no veas mucho.

Andrés: O que ni veas el coche.

Diego: Directamente.

Laura: Yo creo que si que te afecta, ¿no?

Mónica: Yo creo que depende.

SILENCIO.

Entrevistadota: Entonces, ¿qué actitud tenéis con respecto a esto?

Laura: Negativa.

SILENCIO

Entrevistadora: ¿Actitud negativa todos?

Pablo: No pero yo creo que eso es opinable, está claro que depende mucho de cómo te encuentres.

Rifa: Y si no puedes conducir mejor.

Claudia: Es que las drogas...el alcohol, todo, un coche es un arma.

Entrevistadora: Entonces ¿qué calificativo le pondrías?

Rifa: Subnormal, al que conduce así subnormal.

Diego: Sí.

Pablo: UN irresponsable.

Laura: UN suicida también.

Rifa: Un hijoputa ya también.

RISAS.

Diego: Lo que pasa es que cuando sales de la disco y está tu coche ahí pues no te lo piensas. Hombre, a no ser que salgas doblao perdido.

Claudia: Si hubiera transporte disminuiría la cosa.

Pablo: No, porque en Madrid hay transporte y muchas veces vas solo en el autobús.

Mónica: Pero en Madrid los autobuses van llenos, eh. Porque por la noche sales y lo coges a las 3 de la mañana y eso y va el autobús lleno.

Laura: Y allí tienes que esperar el autobús 1 hora cuando sales de marcha. Te tiras horas esperando el autobús...

Mónica: Claro, pues con un horario.

Entrevistadora: ¿Alguien le pondría algún otro tipo de calificativo?

Pablo: Hombre, bueno, tampoco se puede decir que sea...

Fernando: Si quieres decimos que es un tío de puta madre.

Entrevistadora: En general, ¿creéis que se negocia con los amigos o con la pareja para conducir de forma más segura?

Rifa: Yo creo que sí.

Laura: Sí, si los dos conducen sí.

Fernando: O se puede decir...yo he estado 2 o 3 veces por decir "hoy por unanimidad tú no bebes y conduces".

RISAS

Diego: Mi caso es que como mi chica necesita el carné para ir al trabajo pues aunque me pongan la multa a mí pues me jodo, si me quitan el carné, como yo no lo tengo que llevar al trabajo, pues lo llevo yo. Así que si me pillan, aunque vaya más borracho, como yo no lo necesito para mañana...

Pablo: Y luego te echan a ti la bulla.

Entrevistadora: Se negocia o no sé negocia, ¿qué creéis?

Rifa: Yo creo que sí.

Andrés: Un poco sí.

Entrevistadora: ¿Todos creéis que sí?

Laura: Sí.

Mónica: Sí.

Fernando: ¿Cómo? Por favor, se negocia siempre que te dejan.

HABLAN A LA VEZ

Pablo: Yo negocio, claro, como no conduzco yo.

RISAS.

Rifa: Hombre, siempre no sé negocia, pero es normal que salga la conversación "Oye, ¿vas bien? o... ¿cómo estás?"

Fernando: Sí, y el otro te contesta "de puta madre" (*en tono de embriaguez*).

RISAS.

Rifa: Pero sí, es normal, pero si el otro dijera que no, ya...

Pablo: No, pero si es verdad que si se negocia.

Diego: Claro, y el que tiene que conducir es el que está mejor, eso es evidente, ¿no?, salvo si es como tu dices que "si el coche es mío lo llevo yo"

RISAS

Diego: Es que eso pasa mogollón.

Rifa: Yo conozco casos infinitos.

Diego: "Este es mi coche y lo llevo yo", y a lo mejor hay otro que tiene carné y va bastante mejor, pero "como el coche es mío, él no lo lleva"

Entrevistadora: De todos modos, es que aquí cuando dice si se negocia es que de antemano ya se queda con alguien en que esa persona va a conducir y

entonces se supone que esa persona no va a consumir nada. ¿Eso se hace o no se hace?

Fernando: Bueno, eso lo he hecho dos o tres veces.

Diego: Está promocionándose, pero...

Laura: Yo creo que se anuncia pero no se hace.

Diego: Yo lo haría si me pagaran, porque yo estar ahí viendo como mis colegas se ponen hasta el culo y yo ahí mirando para luego traerles...o me pagan o no lo hago.

Andrés: Y eso ya lo haces como un negocio todos los fines de semana.

Diego: Claro, si es que...yo llevo a la gente a su casa.

Mónica: Hombre, podía ser un buen trabajo.

Fernando: Creo que hay una ONG que se dedica a eso.

Pablo: No creo que se trate de un trabajo, ¿no? Porque se supone que si tú un fin de semana no bebes, al siguiente si vas a beber porque le toca al...

Diego: Pero ya te están incitando a que el fin de semana siguiente bebas tú, ¿y si a mí no me apetece beber la semana que viene?

HABLAN A LA VEZ

Diego: Que esto no es la mili que le pasas la guardia a tu colega. No se trata de eso. Además, seguro que si vamos tu y yo y me toca a mi y te digo "Rifa, hoy voy a beber yo y tu a conducir", ¿a que no te va a hacer ni puta gracia?

Rifa: Pues no, la verdad es que no.

HABLAN A LA VEZ

Entrevistadora: ¿Qué medios o prácticas se podrían llevar a cabo para favorecer que no se conduzca bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Pablo: Transporte público a todas horas y gratuito.

Fernando: Subir el precio de las drogas.

Mónica: ¡Eh! ¿Para qué? Legalizarlas si quieres y ya está.

Rifa: No, información...yo creo que nos deberían informar.

HABLAN A LA VEZ

Claudia: Si legalizado el alcohol te hinchas...

Fernando: Yo creo que información sería menos...porque información más o menos tenemos todos y sabemos que no es bueno.

Rifa: Yo creo que no sabes hasta qué punto.

Andrés: Que no es bueno ¿para qué?

Fernando: Que sabemos más o menos, tenemos información de que “enzarpao” como tú dices no es muy bueno conducir, pero se puede hacer y todo eso, que yo creo que información hay, lo que yo creo es que hay que echar un poco más de responsabilidad.

Claudia: A ver, el problema es el coche, que lo cojas y te mates.

Fernando: Pues nos vamos todos andando.

HABLAN A LA VEZ

Pablo: O taxis más baratos. Descuentos para los que salen o algo así.

RISAS

Mónica: Las multas que se pagasen haciendo servicios sociales así a la gente.

Rifa: ¡Llevándolos a las discotecas!

Mónica: Pues es un servicio social, en vez de dinero, un servicio social.

Rifa: Condenado a 30 horas de bar y tener que estar esperando en las discotecas.

Claudia: Pero el asunto es prevenir.

Pablo: Sí, pero si no has prevenido a tiempo ya...

Claudia: Y por otro lado ser consciente de que eso existe, y que por mucho que tal, la gente se va a meter todo lo que sea. El problema es el coche.

Pablo: Por eso, si pudieras tener un medio de transporte alternativo...

Pues sería lo suyo, y si buscas uno que esta bien, como un autobús...

Andrés: Vamos, el problema no creo que sea el coche, porque...yo creo que es el que lo conduce.

Fernando: A no ser que hagan coches con piloto automático.

Claudia: De todas maneras te vas a colocar, el problema está cuando coges el coche, que vas mal y te la pegas, que hay muchas probabilidades, ¿dónde está el problema? Joder yo cojo el coche pero...

Fernando: Pero el único animal racional eres tú, el coche es un vehículo.

Claudia: Pero es que, entonces...

Fernando: Porque tienes que planteártelo antes.

Laura: No, pero si tienes un autobús que te lleva a tu casa...

Pablo: Pero si vives en un pueblo más alejado y quieres salir de marcha o no sé cuanto ¿qué haces?, ¿te quedas todos los días en tu casa porque vas a beber?

Claudia: Es que es eso.

Laura: No, tampoco.

Pablo: Por eso, el problema es eso, que si hubiera un transporte público no tendrías que coger el coche.

Fernando: El problema es que lo queremos llevar todo para adelante, pues o sales hoy y te pones hasta el culo y no mueves el coche y otro día pues sales un poco más tranquilo y coges el coche. Lo que pasa es que lo queremos llevar todo por delante.

HABLAN A LA VEZ

Andrés: En el norte de España es así, la gente necesita el coche, aquí en Andalucía no, pero en el norte si no vas en el coche no puedes salir.

Diego: Le dices a tu padre que te lleve y luego le llamas y que venga a recogerte.

Laura: Claro, y le haces levantarse.

Pablo: No, que se espere en la puerta “papá es un momentito, eh”

Claudia: Que si, que si, preferirían ir que estar toda la noche sin dormir pensando que iba a montarme en el coche con alguien, o...

Andrés: Hostia, pues como ya sois mayores, coño, para tomaros 3 o 4 pastillas, joder, pues quedaros hasta las 8 o las 9... y, coño, lo que no puede hacer un estado es estar pendiente de la gente que toma pastillas. Hay muchísimos gastos por ahí, para gastarse el dinero en la peña que se toma pastillas.

Pablo: Pero ¿cuántos jóvenes salen por la noche?

Andrés: Es que la gente que toma pastillas en relación a la población general es poquísima.

HABLAN A LA VEZ

Claudia: Pero tú compara el gasto que sería ese servicio público y el gasto que es en hospitales, psicólogos y psiquiatras, para toda esa gente que toma pastillas...

Mónica: Vidas.

Diego: Vidas, claro.

Claudia: ...los seguros de los coches, es que eso hay que tenerlo todo en cuenta.

Andrés: Hombre, claro, pero lo que hay que hacer es educar a la gente, ¿no?

Claudia: Pues mira, por mucho que les eduques pastillas se van a meter, independientemente de que les eduques o no les eduques, pastillas o alcohol.

Diego: Es que yo no creo que el problema sea que tomen pastillas, el problema es que cogen el coche después.

Rifa: Yo creo que el mayor problema es el alcohol.

Claudia: Sí, porque el alcohol te lo consume el chaval de 16 que va en la moto, el viejo que va también en el coche...

Diego: Mira, el coste de un autobús se paga poniendo un control en la puerta de las discotecas.

Mónica: Pero si luego tú le tienes que pagar a la policía por tenerlos dando vueltas y todo eso...

Diego: No, eso no es nada comparado con lo de las multas.

Fernando: Es que lo llevamos todo por delante, en la discoteca pones tú un control de la Guardia Civil y va la gente en coche y a la semana siguiente no te aparece un tercio, y eso no lo quiere ni el de la discoteca ni nadie.

Diego: Pero si te llevan en autobús puedes ir perfectamente.

Fernando: También puede ser que en vez de 5 pastillas te tomes 4 y los últimos 20 duros pues para un taxi.

HABLAN A LA VEZ

Andrés: A ver si entre 5 no tenemos para coger un taxi y te gastas dos en una "birra", y un taxi más o menos, hombre, no van a ir todos al mismo sitio, pero si puedes guardar un poco de dinero.

Pablo: Hombre, si estás trabajando está muy bien, pero si no trabajas...

HABLAN A LA VEZ

Entrevistadora: ¿Qué consecuencias positivas puede tener un joven que conduzca bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Diego: Nada.

Fernando: Que él se lo crea o no es diferente, pero yo creo que no le aporta nada.

Pablo: Pero ¿positivo el qué?

Entrevistadora: El conducir bajo los efectos de las drogas de síntesis que qué tiene de positivo.

Pablo: Ah, nada.

Fernando: ¿Qué ve dragones? Hay gente que está más acostumbrada que otra a conducir borracho, eh.

Laura: Sí pero no le...o sea el efecto es negativo.

Claudia: Pillaron a un niño hace poco.

Fernando: Es que estaba haciendo carreras. Pero bueno, hay que meter porque si ponemos ese ejemplo, el que ha ocurrido del matrimonio ese que ha muerto con

los dos niños que se han salvado, el otro era un depresivo que se estaba tomando pastillas y se puso de camicace.

Mónica: Otro que se le fue la olla.

Claudia: Pero, ¿no le habían pagado?

Andrés: No, eso era...

Fernando: Yo había escuchado que era un tío que estaba en tratamiento.

Laura: Estaba tomando pastillas, sí.

Entrevistadora: ¿Qué consecuencias positivas entonces creéis que puede tener?

Pablo: Ninguna.

Diego: Yo creo que ninguna.

Mónica: Hombre, para la gente que las toma, yo supongo que el riesgo les compensa, y si salen libres de la situación pues se ríen. Luego contándolo lo pasan todavía mejor "iba de ciego..."

Andrés: Para ellos sí, claro, positivo todo, es su vida.

Claudia: Pues es que es mucho más cómodo volver en tu coche todo ciego que volver en un puto autobús.

RISAS

Diego: Yo cuando voy ciego lo paso muy mal, porque voy todo emparanoiado a ver si me encuentro un control, y no veas qué movida.

Pablo: Ya te digo.

Diego: Pero como todavía no sé controlan mucho esas sustancias en los controles...

Andrés: Hostia, pues decían que iban a sacar algo para...para el hachis o no sé qué movida.

Fernando: Eso lo llevan sacando 2 o 3 años.

Diego: El hachis también perjudica a la conducción bastante.

Andrés: Eso depende, si te has pasado. A veces si te fumas un porrillo conduces en la gloria.

Pablo: Descarao, y luego te tomas una cervecica y...

Andrés: Hombre, si te pasas no, porque si estás ciego, estás ciego, pero a veces, estas tranquilo...con tu musuquita...

Entrevistadora: ¿Y qué consecuencias negativas creéis que puede tener?

Fernando: Pues, estrellarse.

Laura: Si ya lo hemos dicho.

Pablo: Ya lo hemos dicho.

Mónica: Accidentes.

Entrevistadora: Accidentes, estrellarse... ¿qué más?

Fernando: Llevarte a la gente por delante, que no tiene nada que ver.

Mónica: Sí.

Diego; Claro.

Claudia: Sí, porque si te matas...

Fernando: Allá tú, el problema es que te lleves gente por delante.

Andrés: Es un gasto para el estado que se mate un gilipollas de esos.

Fernando: También es verdad.

Andrés; De guardia civil, de médicos, de jueces,...

Diego; Es un "movidón".

Andrés: De verdad, es una pasada, coño. Nada, a una fosa común.

RISAS.

GRUPO 8: 24-28 AÑOS, MIXTO, URBANO, ESCUELA TALLER

Entrevistadora: Si no os importa nos gustaría que dijerais vuestros nombres de pila o apodo, ¿de acuerdo? Vamos a empezar por aquí por la derecha.

Armando, Jorge, Aure, Joel, Marisa, Javi, Ulises, Roque.

Entrevistadora: Si planteásemos un debate sobre los jóvenes y la conducción de vehículos (coche o moto) ¿Qué opináis?

Armando: Que son muy temerarios normalmente.

Javi: ¿Que escojamos coche o moto o qué...? (*Solicitando que se le aclare la pregunta*).

Roque: Que a más de uno no le tenían que dar el carné..

Ulises: Motos...Que son muy peligrosos con las motos...

Armando: ¡Hay de todo!

Ulises: ¿Eh?

Armando: Que hay de todo...Normalmente las motos hidráulicas, generalmente son temerarias.

Aure: Pero que todo depende de si tienes disponibilidad para tener un vehículo o no, la edad que tengas, por donde te muevas, todo eso depende mucho, de los amigos...que...

Armando: Y ser responsable uno o no serlo.

Aure: Claro.

RISAS...SILENCIO

Jorge: Yo cuando cojo el coche o la moto, a mi me gusta ir lento, ir parando en todos los bares que pueda, pero hay gente que está enganchada a la velocidad, eso es cierto, que te dice que le mola coger curvas, ¿no?, que le gusta.

Aure: Que alardean.

Jorge: No, no es que alardeen, es que les gusta la velocidad, a mi no. Pero si es en un circuito...

Roque: Luego, encima y todo, les gusta correr y se toman dos cervezas, y ya se toman las que sean.

Armando: Eso es, que la gente no piensa, beben y les da igual coger el vehículo...

Joel: Hay que aumentar mucho la vigilancia, y sobre todo en los jóvenes que no llevan casco, y que ni siquiera tienen ninguna idea sobre las normas de tráfico, y tienen una moto y no tienen carné ni nada, a lo mejor tienen el carné y lo sacan como agua o sacan el carné y se tienen que pasar por tráfico y en dos o tres días tienen el carné.

Ulises: Pero muchos de ellos no tienen el carné porque tampoco ponen otro tipo de medios para sacarse el carné, ese es el tema y también hay que mirar eso.

Joel: Pero tenemos que saber cuales son las normas de tráfico, tú no puedes coger una moto y ¡jala!, por la ciudad.

Ulises: Claro, claro.

Javi: No hay que saber las normas, hay que saber circular.

Ulises: Claro, pero también lo podían poner de otra manera, o no, para estudiar digamos, o no.

Javi: Ahí, ahí.

Joel: Hay programas especiales para la gente que no sabe leer ni escribir tampoco, lo hacen por vídeo.

Armando: Pero todo tiene unos mínimos, tu no puedes... si quieres una cosa, algo te cuesta....

Ulises: Yo te lo digo, porque hay gente que se sabe las normas y luego les ponen un test que se hace un lío... ¿entiendes?

Armando: Ya, ya, ya...pero partiremos de la base de que hoy en día, en los tiempos en que estamos, todo el mundo, pero obligatorio.

Ulises: Hay gente que no.

Joel: Pues yo estuve en una escuela de esas para extranjeros, en una autoescuela que pasamos casi un año, que cuando subimos arriba a hacer el examen pues sacaron unas preguntas diferentes a todo lo que habíamos hecho, ahí arriba no teníamos nada...fallos 10 - 9, 10 - 9 y eran 4 fallos lo máximo...por favor, por favor.

RISAS...SILENCIO

Entrevistadora: ¿De qué depende que un joven tenga un accidente de tráfico?

Javi: Yo creo que de otras personas también, de él mismo, o de otras personas que puedan ir malamente.

Armando: Hablamos de los jóvenes, pero también la gente mayor conducen a su manera, los jóvenes son más temerarios, los jóvenes desde luego, pero la gente

mayor también y sus malas costumbres, y las confianzas de que ya son adultos y eso que llevan muchos años conduciendo, hacen barbaridades también, es decir, en este caso estamos hablando de los jóvenes, pero que hay de todo un poco, que por supuesto los jóvenes por la inexperiencia, por el alcohol, por todo un poco, pero quién no bebe, los mayores también beben muchas veces en las bodas y luego se ponen a conducir y también son temerarios, e. d, que podemos hablar en general...

Marisa: A veces yo que sé...la policía también es mala por exceso o por defecto, porque normalmente cuando un muchacho tiene un accidente de moto o eso, hay muchos casos en que la otra persona tiene la culpa, pero lo que ellos van haciendo no se puede hacer...

Armando: Si, si, por supuesto. Eso no sé puede discutir.

Marisa: Y los adelantamientos esos que se hacen por la derecha o cuando uno se está bajando del autobús, quién no ha tenido que volver a meter el pie otra vez en el autobús, eso no se puede hacer, entonces la culpa en la mayoría de los casos es de ellos pero no solo de ellos, también yo que sé, las fuerzas de seguridad tampoco hacen todo o que debieran porque muchas veces es de risa porque estás viendo que hay un control de la guardia civil o lo que sea y a lo mejor paran a uno pero a la vez están pasando 30 o que lo estás viendo tú igual que lo ves tú, lo ven los guardias civiles o quién esté haciendo el control porque se paran a 5 metros antes de ellos y se ponen el casco pues no, si tú lo estás viendo esperas que cuando estén a tu altura también lo lleven porque...

Javi: Eso es algo para que cuando tengas un accidente no te hagas más daño, ¿no?, simplemente.

Armando: Es una imposición, lo del casco es una imposición.

Javi: El que lleva la moto y hace así y así, (demostración de ponerse y quitarse el casco), eres tú y tú decides si pararte o no pararte, todos podemos decidir, ¿no?

Armando: Exactamente, que tengas el casco o no lo tengas, si tú decides saltarte el semáforo...

Joel: No, si tú tienes casco como este es ponerlo y sale, algunos que llevan cinturón es cerrado y tú te caes te llevas un golpe pero aunque no te rompas una pierna, no te llevas no te llevas un golpe en la cabeza...

Armando: Exactamente.

Javi: Sí, me refiero a eso, eso vale para que no te hagas daño, pero lo que estamos hablando es de conducción temeraria...

Joel: Hay policía que te ve así con el casco, (casco en la mano), y te deja pasar y no te dice nada.

Armando: Pero es como todo, está bien que el casco sea obligatorio ponerlo pero hay otras cosas que matan y no lo ven, el tabaco poco a poco, el alcohol, las drogas y sobretodo el tabaco no lo prohíben porque le interesa al gobierno para pagar los impuestos; no es lo mismo que un accidente..., ¿porqué prohíben unas cosas y otras no?

Javi: Si te pones a pensar con lo del tabaco se gastan más en sanidad que en lo que hace el tabaco, las enfermedades que provoca y que ocasiona el tabaco, pero todo eso yo que sé, es complejo...no es.... No es sencillo.

Armando: Por supuesto, es muy complejo pero que prohíben unas cosas si y otras no según el interés que tengan, es la cosa.

Entrevistadora: Retoma la pregunta anterior; factores que provocan que un joven tenga un accidente de tráfico.

Armando: Primero el alcohol, mucha gente sobretodo los fines de semana se ponen púos...los mendas...

Javi: Cometan imprudencias.

Armando: Mmm, y ya está y también están los graciosillos que con los amigos se ponen a echar carreras o se ponen..., también el factor suerte también.

Aure: El estrés también, que siempre vas con prisas.

Joel: Las normas de tráfico hay que respetar, una ambulancia cuando va por la ciudad, cuando ve un semáforo en rojo, hasta que ve el paso abierto y lo ve y pasa...

Armando: Pero no va "dispará", frena pero continúa.

Joel: Si, pero ella no puede ir en un cruce, sale en un semáforo en rojo, sale directa, hay que bajar la velocidad y cuando ya ve...

Armando: Hombre lógicamente...lógicamente.

Joel: Si aquí hay faltas por todas las partes, ves el semáforo rojo, ves el coche que tiene 220 km/h.

Javi: Yo pienso que lo primero de todo que lo están haciendo son los que hacen los coches, si no sé puede correr a más de 120 porque hacen cosas con 200 caballos, eso ante todo, ya que tienes que limitar las velocidades, la mecánica y

todo, porque si yo no puedo poner a una moto de 49 le meten un 70 y le meten un escape y no sé qué y coge la moto 200.

Armando: Si tú un vespino de 49 lees las instrucciones y pone por construcción, velocidad máxima 40 y por construcción no...y te están engañando los papeles, ya no solamente, lo que tú estás diciendo tienes toda la razón del mundo que a lo mejor un coche tiene que correr 120 o 140 como máximo por si tienes que adelantar, pero no más y están los coches con 250 caballos, eso un acosa pero lo otro es más engaño todavía, te ponen por construcción, velocidad máxima 40 y un vespino por velocidad máxima sin que tú lo toques de fábrica te corre 65 o por ahí, eso un vespino, ya te están engañando.

Javi: En los coches está bien que bueno que uno que tenga experiencia, pero es que se ve un chaval que se acaba de sacar el carné con un BMW de 200 caballos, esa criatura se va a quitar la vida.

Roque: Anda que tardan poco, le pegan unos estrujones al BMW y le pegan en una curva...

Javi: Eso tendría que ser más escalonado y ya está.

Marisa: Pues que no lleven ese tipo de coches.

Armando: Ya...pero eso es como todo, eso es una cadena.

Javi: Pero si tú me permites circular a más de 120...pues...

Ulises: Pero eso es en España, fuera de España si puedes correr a más de 300 km/h...400km/h.

Marisa: Pues si no puedes correr a más de 120 km/h, pues no corres a más de 120 km/h.

Armando: Pero eso es un riesgo que tienes que correr, en parte es tu responsabilidad, la mía y la potencia del coche y lo que puede coger. Imagínate que tú quieres ser Carlos Sainz, pero los coches no corren más de 130 km/h, no puedes ser Carlos Sainz.

Javi: En un circuito habilitado para eso.

Armando: No puedes porque físicamente el coche no corre más, entiendes lo que quiero decir...

Marisa: Pues ya está, se trata de que uno tiene que correr como debe correr...

Armando: Y la humanidad tenía que ser como tiene que ser y no debería hacer guerras pero no somos así por desgracia.

Marisa: Pero estamos hablando de porqué pasa...pues.

Armando: Sí, sí, sí, efectivamente.

Joel: Nuestra mentalidad a qué cojones una moto que corre la hHostia, un coche que corre la hHostia, que tiene que ser bueno, si cojo una moto que no corre no la voy a comprar, busco en otra tienda una que corre más.

Ulises: Mejor para él, más contento va.

Armando: Solucionar no vamos a solucionar nada, por mucho que hablemos, si no lo solucionan los gobiernos, no lo vamos a solucionar nosotros, ahí tienen la razón, pero que claro que si te tira, y sobretodo que hubiera madurez, porque está muy bien que retiren el carné con el tema del alcohol, eso me parece estupendo porque porqué tiene que matar alguien a otra persona, o atropellar a un peatón o matar a una moto o que una misma moto se mate el tío porque esté bebido, ahí más controles de alcoholemia sobretodo los fines de semana en todos los sitios.

Entrevistadora: Vuelve a insistir en la pregunta anterior, recogiendo más datos sobre factores que intervienen en que un joven tenga un accidente de tráfico.

Joel: Y otra cosa más.

Armando: El estrés.

Joel: El tabaco también y el teléfono que no podemos usarlo en el coche. Tiene lo mismo coger un paquete de tabaco, mientras sacas los cigarrillos, coges el mechero, lo pones en la boca, ya casi es un minuto y no sé puede.

Armando: O el guiri que va con el mapa.

(RISAS).

Aure: También aquí en Granada, lo que si hay es que el tráfico está muy concentrado en determinadas calles...

Armando: Por supuesto, por eso también hay más imprudencias con las motos.

Aure: Yo no tengo el coche aquí, voy en el urbano y ves las motos..., la gente cruzando y está todo tan hacinado, los peatones van pasando y he visto mogollón de atropellos de motos a niños, de coches que alcanzan a motos y salen por todos los lados, siempre hay alguna cortada.

Armando: Es que una moto está diseñada para ir mucho más ligera por la ciudad y te encuentras todas las calles atascadas pues la gente, los motoristas nos metemos por donde podamos por no estar en la cola, sino iríamos con el coche.

Aure: Claro, se pierde el sentido de la utilidad de un vehículo.

Armando: Pues por eso es.

Aure: Son niños de 14, 15 años que no ven un accidente, ven un juguete.

Armando: Ahí, cualquiera, en el tema de las motos cualquiera, un hombre con 50 años es igual, la gente que llevamos motos o que llevamos muchos años con motos, tenemos metido en la mente que las motos no pueden estar en cola con los coches, las motos se tienen que meter por los lados porque por eso llevamos moto, sino cogeríamos el coche que lo tenemos en casa...para esperar.

Marisa: Igual voy a decir una tontería, pero es que a mí me ha pasado, no lo he hecho pero me ha pasado. A esa edad está la play, los juegos de ordenador, a mí me ha pasado de estar jugando con la play y soy una persona ya más mayor y salir a la calle e ir con el coche e ir pensando yo pues por aquí atajaría yo y a lo mejor me he pasado una hora jugando a la play o media hora, ¿sabes?, y una persona que se tire 5 y 6 horas jugando al día pues cuando sale...

(RISAS).

Joel: Ves mucho la tele y ves películas de carreras y tal...

Armando: Todo influye.

Ulises: Pero eso es estar mal de la cabeza, hombre tu puedes jugar a la play para desahogarte, porque no puedo hacerlo con el coche y pillo la play y le pego cuatro Hostias...

Marisa: Yo soy una persona mayor y estoy muy bien de la cabeza... y una persona con 15 años es un niño y se le va la pinza, es que se le va.

Armando: Puedes tener razón, pero has salido por los cerros de Úbeda, pero puedes tener razón porque también la música, todo influye porque tu estás en una habitación por ejemplo y no es lo mismo estar en una habitación con colores claros que estar en una habitación negra porque al tercer día te tiras por el balcón, ¿sabes lo que te quiero decir?, todo da agresividad o te relaja, la música también, tú vas en el coche y no es lo mismo estar escuchando música heavy-metal que te pone atacado que estar escuchando música clásica, no lo digo yo, eso lo he escuchado es reportajes y en estudios, ¿sabes?, que todo influye en las personas. No es lo mismo que vayas relajado conduciendo a que vayas escuchando heavy-metal, ¿sabes lo que quiero decir?, que influyen muchas cosas.

Aure: Se trata de alardear, hay gente que no tiene facilidad para relacionarse y tiene un pedazo de coche y se hace tunero, pone dos altavoces increíbles y eso atrae a la gente.

Armando: Como tú comprenderás esa persona va mucho más agresiva conduciendo por supuesto; seguro...

Aure: Pero no lo hace por él, lo hace por los demás de decir yo voy a alardear.

Armando: Sí, sí, por supuesto.

Aure: Hay gente que no tiene esa facilidad social y tienen que buscarse algo...para llamar la atención.

Armando: Sí, pero la conclusión, es que muchas cosas afectan directa o indirectamente, afectan aunque no lo parezca, como el tema de la música, eso está en estudios, no es que lo diga yo.

Aure: Yo creo que si influye pero lo que más influye es el hecho de...

Armando: Alardear, si también.

Aure: Influye más a la persona que llevas al lado, llevas el coche con los neones, con los humos, pues eso influye más, vas mirando la cara de "flipao"...*(RISAS)*, pero es que es de verdad. Te sientes un rey en la carretera, todo el mundo te mira y estás más pendiente de eso que de otra cosa.

Armando: Eso es culpa de las autoridades porque esos coches se ven claramente, y saben dónde buscarlos, eso está clarísimo.

Javi: Esto es un estado de democracia y eso es lo que hay.

Armando: La democracia sí pero una cosa es libertad y otra libertinaje.

Javi: No, eso no es libertinaje.

Armando: Hombre perdóname, si tú ves normal que dentro de un coche estén puestas las luces neón, la bola y el humo como en las discotecas, ¿eh?, eso no es libertad, eso es de "chalaos".

Javi: ¿No es de "chalaos" estar trabajando 50 años para que luego te quede una mierda de paga, eso no es de "chalaos"?

(RISAS).

Armando: Ya pero no se trata de eso.

Javi: Cuando digo que cada uno tiene su punto de locura, pienso yo que cada uno tiene sus planteamientos y sus cosas...a ti te gustan los patinetes y a mí los patines.

Armando: Sí, pero hasta cierto punto.

Javi: Yo me gasto 30.000 pesetas en una patineta y aquél 40.000 pesetas en una bicicleta...

Armando: Pero ahí estamos, hay que ver si eso es peligroso o no, claro, cada uno puede hacer lo que quiera.

Javi: Estamos en una democracia y cada uno puede hacer lo que quiera.

Marisa: Pero tu libertad termina cuando la mía empieza.

Armando: Correcto.

Marisa: Entonces, si a ti eso te va a distraer, perdona pero mi vida también vale...

Armando: Si tú vas a cruzar un paso de peatones y el tío está ahí con la discoteca, con la bola que se cree que es fiebre del sábado noche, con los humos y con todo eso y te lleva por delante, pues ya la gracia es completa.

Ulises: Yo conozco a gente que llevan tuning de esos y que ni de coña hacen eso, ¿sabes?, Lo llevan a exhibiciones para que lo vean pero de correr con el coche nada, me gasto 3.000.000 en el coche, lo he llevado al taller 4 meses y voy a dar una hostia ahora para tener que arreglarlo, de eso nada.

Armando: es como lo del botellón, es una vergüenza.

Javi: Tendrían que habilitar unas zonas, pero que...

Armando: Si, estoy de acuerdo que muchos estudiantes dicen que no tienen dinero, que se tienen que entretener, no, eso es una vergüenza.

Jorge: Una vergüenza no es beber, es ensuciar.

Javi: Muchas veces me pongo a pensar, qué he hecho , he hecho unas tonterías que me podía haber quitado la vida, pero en un momento, ¿entiendes?

Jorge: Eso depende mucho de las personas, porque, porque hay personas que se toman una copa y hacen tonterías, con moto o con coche y hay gente que se mete una raya y están normal y otros que se vuelven locos.

Joel: Otra cosa que influye es el tema de los anuncios que hacen los fabricantes de los coches. Hablan de la potencia, de la velocidad, como tiene que usar el sistema de seguridad del coche, ¿entiendes lo que quiero decir?, mira que el coche se maneja tal y tal, pro nadie puede manejar un coche a 200 km/h en una curva peligrosa, eso no es posible y salen anuncios, esos son profesionales que hacen curvas perfectas y tu coges el coche y haces eso y ahí pierdes la vida.

(RISAS).

Ulises: Quieren prohibir esos tipos de anuncios.

Armando: En muchos anuncios pone que está hecho en un circuito cerrado.

Ulises: Si, pero lo ponen muy pequeño que casi no se ve.

Armando: Eso es un cadena, depende primero de nosotros, de la cabeza de cada uno, después de los medios, de los anunciantes, del gobierno, de la fábrica de los coches, es decir, que es una cadena y al final somos culpables todos.

Entrevistadora: ¿Qué cambios ha provocado el consumo de drogas como el éxtasis en la forma de conducir de los jóvenes?

Javi: Lógicamente influye pero hay drogas como los porros que no pasa nada.

Aure: Yo creo que si influye.

Roque: Hay otras que te ponen más agresivo.

Javi: Fumar hachís, fumar marihuana no influyen en la conducción, el éxtasis sí, influye la heroína, la cocaína y las demás drogas como es lógico, pero el hachís y la marihuana no lo creo.

Armando: Yo tengo compañeros de trabajo que fuman porros y tal y están relajados, ¿sabes?, si, pero eso es malo, no estás alerta. Indiferente no te deja, o te excita o te relaja.

Javi: A toda la gente no le sienta bien.

Armando: Afecta de una manera u otra.

Joel: No solo las drogas, tú no puedes coger un coche cuando estás cansado, eso influye.

Javi: Cuando legalicen el hachís y la marihuana, ¿es que no vas a conducir cuando fumas?, ¿cómo lo van a hacer?, con tasas de humo y ¿cómo miras eso por sangre?, eso es muy complicado.

Ulises: Por la saliva.

Javi: Sí por la saliva pero no dicen cuánto, eso no lo saben.

Marisa: Yo creo que cualquier tipo de droga afecta a la forma de estar y a la percepción que tienes de la realidad porque si no afectara no las tomarías, porque si tú tomas una droga es porque el efecto que produce te gusta, porque tú dices que te fumas un porro y no es por el sabor que tiene, es porque te cambia la percepción de la realidad. Tu cuerpo se siente bien pero tu cabeza igual no está viendo lo que hay a tu alrededor.

Armando: Tiene razón totalmente.

Ulises: No, que estás pensando en otra cosa.

Javi: Si, eso es lógico. Las máquinas, ¿no es otro tipo de adicción?

Armando: Por esa regla de tres, no conduciríamos porque mira, entre los días que nos levantamos con el pie izquierdo, el día que nos levantamos estresados, el que bebe, el que fuma canutos, es que así no conduciría ni cristo. Lo que se trata es que el estrés se puede tratar por psicólogos, porque es una cosa natural del

cuerpo pero tú si puedes evitar tomar drogas, hincharte de beber, esas cosas si se pueden evitar.

Javi: Eso es muy relativo, es una forma de vida que tú escoges.

Marisa: Pero eso no quita que cuando conduces se te vaya la pinza, porque como no percibes todo lo que hay, pues igual vas a buscar a alguien y no lo ves.

Ulises: Con moderación se puede conducir y se puede hacer de todo, yo creo que si, con una pastilla no, con un porro no la lías, otra cosa es que te hinches, te quedas dormido.

Entrevistadora: ¿Por qué creéis que los jóvenes conducen bajo los efectos de las drogas de síntesis?

Jorge: Porque tienes que volver a tu casa, y coges el coche y vuelves. No te queda más remedio, tienes que volver.

Roque: Yo conozco a gente que se coloca en el coche porque le gusta dar vueltas con el coche y ya está, nada más que se bajan del coche para comprar cocaína y les dan las 12 horas del día siguiente.

Joel: Cualquier droga tiene un tiempo limitado, cuando empieza a perder la fuerza, como el alcohol, las pastillas, el porro y todo. Voy a la discoteca y en vez de tomarla cuando voy a coger el coche, pues la tomas a primera hora.

Roque: Yo conozco a mucha gente que se ha enganchado a la cocaína y para volver a su casa se fuman su papelina.

Javi: De heroína...

Roque: Claro, porque se tranquilizan.

Javi: Pero esos son unos desgraciados.

(RISAS).

Entrevistadora: ¿Hay diferencias entre chicos y chicas?

Aure: Yo creo que las chicas consumen más, toman más alcohol y...

Ulises: No de alcohol no, de drogas.

Aure: Yo conozco amigos que consumen y conducen y amigas que consumen y conducen y ellas siempre han tenido menos problemas que ellos.

Marisa: Las niñas siempre consumen menos, sabemos más ponernos un límite; yo por lo menos se hasta dónde puedo llegar y se que si bebo un sorbo más lo que me puede pasar, igual ya la experiencia.

Javi: Yo te digo la verdad, yo me he emborrachado y siempre he sabido lo que he hecho, eso de que no me acuerdo, todo eso nunca me ha pasado.

Entrevistadora: Retoma la pregunta anterior.

Roque: Las mujeres son más viciosas.

Ulises: En drogas sí, en el tema del alcohol no.

Jorge: A las mujeres les sienta mejor las drogas que a los hombres, amigos míos se han quedado pillados y las tías no, ninguna.

Joel: Tú date cuenta que cuando las chicas consumen en la discoteca, cuando salen no conducen ellas, se van con su novio en el coche.

(RISAS).

Javi: Son más listas que el hombre.

Entrevistadora: ¿Qué medidas tomaríais si hubieseis consumido éxtasis y tuvieseis vuestro vehículo aparcado en la puerta?

Javi: Mira, una situación que me pasó este verano, tuve que coger el coche borracho perdido, pero porque no tenía a nadie quién me llevara y no iba a dejar el coche por ahí, ¿entiendes?, y es una imprudencia.

Armando: Claro, es una imprudencia.

Jorge: ¿Tú has probado el éxtasis?

Javi: Sí.

Jorge: ¿Sin nada de música?

Javi: Si.

Jorge: Que conducir es complicado, ¿no?, tienes un nervio que te falta así y tal. Yo si cogería el coche porque controlo mucho.

Javi: Yo creo que lo cogeríamos todos.

Aure: Yo no lo cogería.

Roque: Yo no lo cogería.

Ulises: Yo tampoco.

Javi: Yo siempre he dicho que nunca cogería el coche cuando esté borracho, me espero en el arcén hasta que se me pase y tal...pero cuando estés en la circunstancia...

Roque: Yo cuando voy a una boda con los niños y mi mujer, yo no pruebo el alcohol. Luego llego a mi casa y cojo mi botellica y me siento...

Javi: Porque eres un tío responsable, pero ¿quién hace eso hoy en día con la dieta mediterránea?, eso, ¿quién lo hace?

(RISAS).

Javi: Tú dime a mí, qué grupo sale y dice uno "hoy me toca a mí no beber".

Jorge: Yo nunca lo haré, acompañar a un grupo para que salga y yo no beber.

Aure: Nosotros salimos un grupo, y el que no beba esa noche lleva el coche, pero que luego es una tontería porque si tú estás aguantando a los demás hasta las 8 de la mañana que están ciegos, luego estás cansado y estás harto de aguantar.

Javi: Eso significa que para divertirse tienes que beber, yo no sé salir sin estar colocado.

Jorge: Yo quiero volver al éxtasis, el éxtasis si todos los conocemos. Es decir, cantidad, forma, tiempo que ha pasado, entonces es según el tema, que puedes conducir un día y otro abrir la puerta y decir, “hoy no puedo” y me voy a un bar.

Roque: Yo la primera vez que probé una pastilla y de esto hace ya 14 años, era una pastilla así, (demostración de la forma y tamaño de la pastilla), yo te digo la verdad, a mí me dio un chungo en la cabeza, en cambio los otros que iban conmigo iban de buen rollo y venga a reír y venga a bailar. A mí me dio un chungo muy raro, a mí no me gusta.

Javi: Por eso depende de la persona y ya está.

Entrevistadora: Respecto al consumo de drogas de síntesis y sus efectos sobre la conducción de vehículos, ¿qué os gustaría saber?, ¿qué dudas os gustaría resolver?

Javi: Sí, es interesante, pero solo del éxtasis y los efectos en la conducción no, tiene que ser de algo más, es que el éxtasis está desapareciendo, no es una droga que se consume en comparación a la cocaína, ¿entiendes?

Jorge: Cuando tienes una edad, ya no tomas pastillas, tomas setas naturales que hace lo mismo y no hay ningún riesgo.

Javi: Claro, o MDMA u otras cosas.

(RISAS)

Jorge: Sí, es interesante, el éxtasis siempre va a estar ahí, siempre van a sacar formas diferentes pero siempre va a ver una droga así, ¿no?

Javi: Hay drogas que nacen en las paredes del Albaycín y los hippies se las toman, es verdad, el selenio, el estramonio; son drogas naturales, las brujas se las tomaban, son brujas por eso. El estramonio es un alucinógeno, uno de los más fuertes que hay. En la edad media las brujas se lo tomaban y eran brujas por eso porque veían tales cosas... y por eso las quemaban en la hoguera. Es así, ¿entiendes? Yo las drogas que consumo son las que yo compre porque tienes que tener un control en eso, ¿no?, si te ofrecen una pastilla, no te puedes tomar

cualquier pastilla, ¿entiendes? Y cualquier cosa, yo no me tomo cualquier cosa y además no me afecta a la hora de conducir.

Jorge: A mí tampoco, eso depende de la personalidad de cada uno.

Entrevistadora: ¿En qué situaciones conduciríais si previamente hubieseis consumido éxtasis?

Jorge: Por ciudad, por carretera nunca conduciría.

Javi: Porque sea algo necesario, porque hubiera pasado algo, por gusto no. Yo no creo que nadie conduzca así por gusto.

Aure: Yo no.

Marisa: Yo tampoco.

Ulises: Que tengas que ir para tu casa.

Roque: Porque estés de marcha y vayas de eso.

Entrevistadora: ¿Se valora a una persona que no consuma?

Javi: Claro que sí.

Aure: Sí.

Marisa: Por supuesto.

Javi: Yo creo que hoy en día todo el mundo ha consumido algo, que existen los que no, no te digo que no existan, pero algo, claro, cualquier cosa.

Entrevistadora: ¿Hay diferencias en la forma de conducir de una persona que consuma a otra que no consuma?

Javi: Por supuesto.

Roque: Es según la persona, hay personas que pueden hartarse y otras no, es que las conozco y no les influye conduciendo.

Javi: Lo lógico es que no, no puedes ir igual por cojones. Te puede dar confianza pero es mentira.

Joel: Los peores son los estudiantes, los que tienen estudios, se meten de todo y luego van haciendo el loco por la carretera.

Javi: No, los que estudian, los que trabajan y todos.

Marisa: Influye seguro porque, ¿porqué hay tantos accidentes?, los fines de semana sobretodo, porque se ponen hasta el culo.

Entrevistadora: En general, ¿se negocia con los amigos o con la pareja para conducir de forma más segura?

Joel: Yo creo que no.

Roque: No, por los seguro, que como están ahora, no puedes cambiar.

Javi: No, porque si voy con un amigo, mi amigo va como yo como mínimo.

(RISAS).

Roque: Por la noche si, el que va mejor que yo le doy las llaves del coche.

Ulises: En el momento si pero cuando sales de marcha se te olvida, entonces no sé hace mucho.

Entrevistadora: ¿Qué medidas o prácticas pondríaís vosotros en marcha para favorecer que no sé conduzca bajo los efectos del éxtasis?

Javi: Primero hay que controlarse uno mismo, pero es que uno no sé controla porque estás drogado...también un poco de educación.

Aure: Yo en la educación no creo mucho.

Marisa: En mi casa nunca se ha visto fumar porros ni nada, ni mis hermanos ni nada.

Roque: Ni en la mía y soy el peor.

Marisa: Yo he llegado a un sitio y ha visto de todo, he visto una mesa más grande que ésta llena de marihuana, llena de todo, yo podía haber consumido pero no lo he hecho porque a mí me han educado así. Yo se lo que eso hace, se lo que va a provocar después, y eso me lo han enseñado en casa.

Javi: No porque esa es una opción que tu eliges, puedes escoger o no.

Jorge: La educación no es, "no consumas", la educación es, esto es marihuana y esto es..., consume o no.

Javi: Claro y tú ahora decides.

Marisa: Pero eso yo nunca lo he visto y mi padre me ha dicho que eso no se puede hacer.

Jorge: Coges un libro y lees y después consumes o no, no te pilla de sorpresa, ya lo sabes.

Javi: Es como llevar las cosas a los límites, como por ejemplo la comida, hay gente que dice que un tipo de carne es contraproducente para la salud, pues a esa gente la han educado a no comer ese tipo de carne, pues no la comen.

Roque: De la gente que vive aquí, (por la zona del Polígono), de los gitanos que viven aquí, de cien, ¿cuántos consumen? diez.

Javi: No eso es mentira, yo que vivo aquí, todas las familias que venden han tenido un hijo enganchado, aunque sea uno.

Roque: Esto antes era un descampado y había jeringuillas por todos lados, había de todo...había una piara de burros.

Ulises: Aquí ahora no hay enganchados, los enganchados son la gente que vienen de fuera.

Jorge: ¿Heroína?

Ulises: Heroína, cocaína..., de todo.

Jorge: ¿Heroína?, eso ya se ha quedado obsoleta, ¿no?

Roque: Si vete a la zoo, a la discoteca esa, yo no he estado, comentarios que he oído.

Javi: Cuando he ido, yo no he visto ahí nada, homosexuales...coca si.

Jorge: Yo he visto muchos pijos comerse pastillas.

Entrevistadora: Se insiste en la pregunta anterior.

Marisa: Yo si, pero la educación vista como información, no como obligación.

Jorge: Educación vista como formación personal.

Javi: Es que al final escoges tú. A mí me vienen con pastillas y les digo que se den dos vueltas, es que no me apetece, no me gusta. Yo creo que también todo tiene una época, ¿entiendes?, yo tengo una amiga que tiene 18 años y cuando sale de marcha, se pega luego 2 días malas en la cama, ¿sabes lo que te digo?, se queda echa polvo.

Marisa: Yo creo que la educación, que luego cada uno es libre de hacer lo que quiera, pero si a ti te han explicado las cosas y tú sabes los efectos, yo creo...

Javi: Claro que tu madre te ha dicho, “mira esto es marihuana”...

(RISAS).

Marisa: Mi madre no me ha dicho, “esto es marihuana”, pero a mí no me gusta, porque incluso el efecto del alcohol no me gusta lo que hace conmigo y cada uno hace lo que quiere pero a mí no me gusta.

Entrevistadora: Consecuencias positivas y negativas que puede tener un joven que conduce bajo los efectos del éxtasis.

Javi: Consecuencias positivas yo creo que ninguna, que te guste a ti, que le guste al individuo.

Jorge: Que se lo pase bien.

Joel: Otra cosa, el sexo, que practiquen el sexo en el coche, cuántas veces después coges el coche y se te quedan las piernas bloqueadas.

(RISAS...APLAUSOS).

Entrevistadora: Retoma nuevamente la pregunta.

Javi: No hay consecuencias positivas, solamente el placer del que las consume.

Aure: Positivas pocas, las sensaciones que te da.

Jorge: Siempre se ha dicho que los amigos de las fiestas son falsos, ¿no?, pero también al principio experimentarías que con algún amigo tuyo se libera un montón. Hay más diálogo, algún amigo que se ha tomado una pastilla me ha contado cuando perdió la virginidad, tenía la necesidad de desahogarse y contarme toda su vida, entonces una consecuencia positiva sería que es deshinibidor.

Javi: Nos volvemos más sociables, te da euforia.

Entrevistadora: Retoma la pregunta sobre consecuencias negativas.

Javi: Las negativas todas desde tu salud, la salud de los demás, la responsabilidad tuya si vas a coger el coche, todo, el bolsillo que te estás gastando el dinero, todo...todo.

Roque: Te cambia la cara, la personalidad pero en un minuto, está el tío loco de buenas a primeras, es que te da miedo.

Javi: En nuestra generación es donde más locos, psicópatas, alzheimer va a ver.

Jorge: Dicen que a los 50 años, el alzheimer aparecerá mucho en los pastilleros estos.

Javi: Claro... claro; un vecino mío que se cría que era el padrino, que susto. Las drogas te quitan madurez, no te dejan vivir la realidad, no te dejan progresar y como es lógico, no maduras, es una cadena.

Aure: Es un círculo.

Roque: Las drogas también te hacen ir por la vida con más picardía.

Entrevistadora: Para terminar me gustaría que cada uno dijera unas conclusiones finales.

Roque: Si que afectan las drogas a los jóvenes, a los mayores en la conducción. La medida que se debería tomar sería la educación, la educación tipo informativa pero que empezaran desde las escuelas que vean las consecuencias que traen.

Ulises: Más educación desde el colegio, tienen que informar y que ellos decidan lo que quieren hacer, "Mira esto es así, si quieres lo haces y si no, no". Más información desde los colegios, y que digan cómo afecta y a qué partes de tu organismo.

Javi: Es la sociedad en la que estamos que toda la gente consume, es como una maldición, desde el más rico hasta el más pobre. Para remediarlo es la conciencia de cada persona, que cada uno tiene que decidir.

Marisa: No creo que haya una solución a este problema porque afecta a mucha gente y cuando es así, las soluciones se hacen más difíciles, pero creo que se debe hacer desde la casa de cada uno, no creo que un profesor ni un educador consigan mucho si no se empieza desde la propia casa.

Aure: Yo pienso que todo es un círculo y que hay que cortarlo desde el principio. Creo que niños de 12, 13 años no viven la edad que tienen y se van a la calle e imitan a los mayores, hay que cortar eso. No sé puede consentir que un niño con esa edad esté en la calle hasta tan tarde. Los padres se despreocupan de los niños, hay que trabajar más ahí, desde los hogares.

Jorge: Cómo controlar a la gente que consume y después conduce, es complicado solucionar este tema, la verdad es que no sé, tampoco me gustaría que hubiera represión como en EEUU, a mí eso no me va, que cada uno haga lo que quiera porque ya digo que es un tema muy difícil de solucionar.

Roque: La cosa es que si te colocas, no conduzcas, ese es el lema.

ANEXO 2
CUESTIONARIO

Este cuestionario forma parte de un estudio sobre “jóvenes y accidentes de tráfico” que realiza en el Departamento de Psicología Social de la Facultad de Psicología de Granada, con el objetivo de recoger información sobre el aumento de los accidentes de tráfico.

El cuestionario es totalmente ANÓNIMO Y CONFIDENCIAL, y las respuestas sólo se analizarán estadísticamente junto con otras 1000 entrevistas. Es muy importante que las respuestas sean lo más SINCERAS posibles. Recuerda que no hay respuestas buenas o malas, esto no es un examen, sólo se trata de que elijas la que mejor recoja lo que tú haces o piensas sobre el tema.

Algunas preguntas te pueden parecer muy personales, sin embargo te animamos a contestarlas: TUS RESPUESTAS SON MUY IMPORTANTES PARA MEJORAR LA SALUD DE LOS Y LAS JÓVENES.

El cuestionario está pensado para que seas tú mismo/a el que lo conteste. Antes de contestar lee atentamente las instrucciones de cada pregunta y todas las posibles respuestas. Si te equivocas, tacha la respuesta que no quieres y escoge una nueva.

A continuación tienes un ejemplo de la forma de cumplimentar el cuestionario:

Todas las preguntas tienen varias respuestas. Elige SOLO UNA excepto cuando el enunciado de la pregunta diga expresamente que puedes seleccionar varias.

Cada opción tiene a su lado un pequeño cuadrado. Marca una cruz (X) dentro del cuadrado correspondiente a la respuesta elegida .

Si te confundes tacha la opción equivocada de esta forma y vuelve a marcar la opción que tu creas conveniente.

EJEMPLO:

¿CON QUIÉN VIVES HABITUALMENTE?

- 1. Con mis padres.....
- 2. Con uno de mis padres
- 3. Con un familiar.....
- 4. Con amigos/as.....
- 5. Con mi pareja.
- 6. En una residencia, colegio mayor.....
- 7. Solo o sola
- 8. Otros ¿Cuáles?
-

SI VIVES HABITUALMENTE CON TUS PADRES, MARCARÁS CON UNA CRUZ EL CUADRADO CORRESPONDIENTE A ESA RESPUESTA

SI NO COMPRENDES UNA PREGUNTA NO LA DEJES EN BLANCO, PREGUNTA AL ENTREVISTADOR/A, ESTARÁ ENCANTADO/A DE AYUDARTE.

MUCHAS GRACIAS POR TU COLABORACIÓN

FACTORES PSICOSOCIALES ASOCIADOS A UNA CONDUCCIÓN SEGURA

Sección 1

1.1. DE LAS SIGUIENTES ACTIVIDADES, SEÑALA CUÁL/CUÁLES REALIZASTE LA SEMANA PASADA EN TU TIEMPO LIBRE. (Puedes marcar con una "X" más de una opción).

- 1. Practicar deporte
- 2. Ver TV, video o DVD
- 3. Ir a bares, pubs, discotecas, etc.....
- 4. Ir al cine, teatro, conciertos, etc.
- 5. Leer, pintar, trabajos manuales, escuchar música
- 6. Actividades sociales (Barrio, partidos políticos, asociaciones, etc).....
- 7. Excursiones, viajes, etc.....
- 8. Reunirme con amigos.....

1.2. ¿CUÁNTO DINERO GASTASTE, APROXIMADAMENTE, EN TUS ACTIVIDADES DE OCIO Y TIEMPO LIBRE, DURANTE LA SEMANA PASADA? (No es necesario la cifra exacta, es válida una aproximada)

..... Euros

1.3. ¿CONSUMISTE ALCOHOL U OTRAS DROGAS?

- 1. Sí..... →Pasa a la pregunta siguiente 1.4.
- 2. No..... →Pasa a la pregunta 1.5.

1.4. ¿QUÉ TIPO DE ALCOHOL O DROGA?. (Puedes marcar con una "X" más de una opción).

- 1. Vino/Cerveza.....
- 2. Licores (whisky, Ron, Ginebra)
- 3. Cocaína.....
- 4. Marihuana/Hachis.
- 5. Éxtasis.....
- 6. Otras ¿Cuáles?

1.5. SI QUISIERAS INFORMACIÓN SOBRE DROGAS Y SUS EFECTOS, DINOS, POR FAVOR, ¿A QUÉ LUGAR ACUDIRÍAS Y/O A QUÉ PERSONA?

- | LUGAR | PERSONA |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| | |
| | |
| Ninguno..... <input type="checkbox"/> | Nadie..... <input type="checkbox"/> |

1.6. EN BASE A TU EXPERIENCIA O PUNTO DE VISTA, SEÑALA POR FAVOR, EN QUÉ GRADO ESTÁS DE **ACUERDO O EN DESACUERDO** CON LOS SIGUIENTES COMENTARIOS RELATIVOS A LAS DROGAS.

(Responde a cada una de las frases MARCANDO CON UNA CRUZ la opción que refleje más exactamente tú opinión).

	Totalmente de acuerdo	Bastante de acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	Bastante en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Si tú vas con gente que bebe, o fuma porros, o toma cocaína o pastillas, y tú no lo haces, lo primero que te van a decir es que eres un "cortarrollos".	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. A las chicas no les gusta que estés colocado, a la hora de ligar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Si mis amigos/as van colocados no voy a la discoteca con ellos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Hay personas que pueden hartarse de beber o consumir drogas y no les influye.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Las chicas piensan más que los chicos las consecuencias que puede tener el consumo de drogas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Si no tomo "algo" no me divierto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Los chicos/as de edades más jóvenes se dejan manipular más por los amigos, se pican más para consumir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Yo puedo evitar tomar drogas o hincharme de beber, esas cosa se pueden evitar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Con moderación, a todo el mundo le sienta bien tomar "algo".	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Cuando consumo, controlo lo que me estoy metiendo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Para mi es importante que la gente no consuma alcohol u otras drogas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.7. CON QUÉ FRECUENCIA HABLAS DE DROGAS CON LAS SIGUIENTES PERSONAS.

	Muchas veces	Algunas veces	Nunca	Pocas veces	No tengo/ no conozco
1. Amigos/as	<input type="checkbox"/>				
2. Hermanos/as	<input type="checkbox"/>				
3. Profesionales de la salud (médicos, psicólogos.....)	<input type="checkbox"/>				
4. Padre	<input type="checkbox"/>				
5. Madre	<input type="checkbox"/>				
6. Profesores/as	<input type="checkbox"/>				
7. Pareja (novio/a o ligue)	<input type="checkbox"/>				
8. Otros (¿Quiénes?)	<input type="checkbox"/>				

1.8. A CONTINUACIÓN TE PRESENTAMOS ALGUNAS RAZONES QUE SUELEN TENER LOS/AS JÓVENES PARA **CONSUMIR** ALCOHOL U OTRAS DROGAS. POR FAVOR, ORDENA ESTAS RAZONES SEGÚN LA IMPORTANCIA QUE TENGAN PARA TI A LA HORA DE CONSUMIRLAS.

(Ordénalas poniendo un 1 en el que represente la MAYOR IMPORTANCIA y así sucesivamente hasta poner un 8 en el que represente la MENOR IMPORTANCIA).

	<u>Nº DE ORDEN</u>
❖ Vergüenza a parecer distinto/a.....	<input type="checkbox"/>
❖ Facilidad para conseguirlas.....	<input type="checkbox"/>
❖ Falta de habilidad para decir “no”.....	<input type="checkbox"/>
❖ Presión de los amigos/as.....	<input type="checkbox"/>
❖ Se liga menos.....	<input type="checkbox"/>
❖ Disminución de la diversión.....	<input type="checkbox"/>
❖ Ansiedad, nervios, aburrimiento.....	<input type="checkbox"/>
❖ Costumbre extendida.....	<input type="checkbox"/>

Sección 2

Independientemente de que hayas consumido o no alcohol u otras drogas, nos gustaría que nos respondieses a las siguientes cuestiones. Por favor, intenta hacer un esfuerzo por contestar a todas las preguntas.

2.1. EN BASE A TU EXPERIENCIA O PUNTO DE VISTA SEÑALA POR FAVOR, EN QUÉ GRADO ESTÁS DE **ACUERDO O EN DESACUERDO** CON LAS SIGUIENTES FRASES RELATIVAS A LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS. (Responde a las preguntas, independientemente de que conduzcas o no).

	Totalmente de acuerdo	Bastante de acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	Bastante en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Un efecto de tomar drogas es que la persona se siente invulnerable, cree que su capacidad le permite coger el coche o la moto y que "no pase nada".	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Yo creo que si eres joven es un poco cobarde irse en autobús o en taxi cuando estás colocado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Los chicos tienden a envalentonarse cuando están colocados e intentan demostrar conduciendo que son muy hombres.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Si una chica sale de fiesta y sabe que va a beber o a consumir algo, no se lleva el coche o la moto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Cuando vas colocado no vas controlando la carretera, las señales o lo que pueda ocurrir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Hay personas que conducen mejor si van colocados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Si estuviera colocado no se me ocurriría pensar en dejar mi vehículo aparcado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Los jóvenes no piensan las consecuencias de coger un vehículo estando colocados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Hay drogas, como los porros, que no hacen nada. Fumar hachís o marihuana, no influye en la conducción.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Con la cocaína vas acelerado, te pones más agresivo a la hora de conducir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Con el éxtasis vas muy relajado, tranquilo y te concentras más en la conducción.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Si has bebido alcohol y eres un buen conductor, no necesitas dormir un rato antes de conducir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. 2. A CONTINUACIÓN TE PRESENTAMOS UNA TABLA QUE CONTIENE POSIBLES EFECTOS DE LAS DROGAS.

2.2.a. ¿PODRÍAS DECIRNOS QUÉ EFECTOS PIENSAS TU QUE PUEDE TENER EL ALCOHOL?, ¿Y LA COCAINA?, ¿CUALES PODRIA TENER LA MARIHUANA?, ¿Y EL EXTASIS?

Por favor señala con una "X" todos aquellos que consideres que SÍ son efectos de las diferentes drogas.

	<u>ALCOHOL</u>	<u>COCAINA</u>	<u>MARIHUANA</u>	<u>EXTASIS</u>
1. Perturbación de la visión	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Distorsión de la realidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Aumento del tiempo de reacción	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Somnolencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Alucinaciones perceptivas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Sobrevaloración de la capacidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Disminución del campo visual	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Errores de estimación de la distancia y de la velocidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Disminución de los reflejos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Sensación de euforia o nerviosismo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Exageración de movimientos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Movimientos menos precisos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.2.b. DE LOS ANTERIORES POSIBLES EFECTOS DEL ALCOHOL Y/O DE LA COCAÍNA, LA MARIHUANA Y EL ÉXTASIS, ¿PODRÍAS DECIRNOS CUALES DE ELLOS PIENSAS QUE PUEDEN **INFLUIR O SER LA CAUSA DE UN ACCIDENTE DE TRÁFICO?**

Por favor, elige los **3 EFECTOS** que tú consideres más importantes a la hora de tener un accidente, independientemente de que tú los consumas o no. Comienza por el efecto más importante de todos. No es necesario que escribas el efecto completo, sólo anota el número de orden en el que aparece en la lista de la pregunta anterior (del 1 al 12).

<u>ALCOHOL</u>	<u>COCAINA</u>	<u>MARIHUANA</u>	<u>EXTASIS</u>
.....
.....
.....

2. 3. TE PRESENTAMOS, A CONTINUACIÓN, UNA SERIE DE CALIFICATIVOS QUE PODRÍAN APLICARSE AL HECHO DE CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL O LAS DROGAS. TE PEDIMOS TU GRADO DE **ACUERDO** O DE **DESACUERDO** CON CADA UNO DE LOS CALIFICATIVOS.

“CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL O LAS DROGAS ES...”

	Totalmente de acuerdo	Bastante de acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	Bastante en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Desagradable.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Responsable.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Inteligente.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Peligroso.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Malo.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Divertido.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Seguro.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Irresponsable.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Estúpido.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Aburrido.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Agradable.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Bueno.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. 4. A CONTINUACIÓN TE PREGUNTAMOS TU OPINIÓN RESPECTO AL CONSUMO DE DROGAS EN LA CONDUCCIÓN.

	Muy favorable	Favorable	Indistinta	Desfavorable	Muy desfavorable
1. En general, respecto al consumo de alcohol, si después se va a conducir, tengo una opinión...	<input type="checkbox"/>				
2. En general, respecto al consumo de cocaína, si después se va a conducir, tengo una opinión...	<input type="checkbox"/>				
3. En general, respecto al consumo de marihuana, si después se va a conducir, tengo una opinión...	<input type="checkbox"/>				
4. En general, respecto al consumo de éxtasis, si después se va a conducir, tengo una opinión...	<input type="checkbox"/>				

Sección 3

En esta sección vamos a preguntarte algunas cuestiones más concretas sobre los accidentes de tráfico. No se trata de que te “comas el tarro” pensando en cual es la respuesta correcta. Solamente señala lo que tú opinas o sabes sobre el tema.

3.1 POR LO QUE TÚ SABES O HAS OIDO HABLAR, ¿QUÉ RIESGO DE TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO CREEES QUE TIENE CADA UNA DE LAS SIGUIENTES PRÁCTICAS?

	Ningún riesgo	Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo alto	Máximo riesgo
1. Conducir habiendo bebido 2 cervezas o 2 copas de vino	<input type="checkbox"/>				
2. Conducir habiendo bebido 2 copas de licor (ron, whisky, ginebra, etc.)	<input type="checkbox"/>				
3. Conducir habiendo tomado una pastilla (“pirula”)	<input type="checkbox"/>				
4. Conducir habiendo fumado un “canuto” de hachis o marihuana	<input type="checkbox"/>				
5. Conducir habiendo esnifado una raya de cocaína	<input type="checkbox"/>				
6. Conducir habiendo bebido refrescos sin alcohol	<input type="checkbox"/>				

3.2. ¿CREEES QUE POR LO QUE TÚ HACES PUEDES TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO?

- 1. Sí.....
- 2. No.....

3.3. ¿POR QUÉ?

.....
 ...

 ...

3.4. ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS IDO EN UN VEHÍCULO CONDUCIDO POR ALGUIEN QUE HA CONSUMIDO ALCOHOL U OTRAS DROGAS EN LOS ÚLTIMOS 6 MESES?

- 1. Sólo alguna vez.....
- 2. Cerca de 1 vez al mes.....
- 3. Cerca de una vez a la semana.....
- 4. Varias veces a la semana.....
- 5. Ninguna.....

3. 5.NOS GUSTARÍA SABER TU OPINIÓN SOBRE UNA SERIE DE COMENTARIOS QUE TE MOSTRAMOS A CONTINUACIÓN. PARA ELLO TE PEDIMOS QUE NOS DIGAS EN QUÉ GRADO ESTÁS **DE ACUERDO O EN DESACUERDO** CON CADA UNO DE ELLOS.

	Totalmente de acuerdo	Bastante de acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	Bastante en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Sólo de mí y de lo que yo haga depende que pueda tener un accidente de tráfico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Que tenga o no un accidente de tráfico va a depender de la suerte que tenga; a unos/as les toca y a otros/as no	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Si tomo las precauciones adecuadas puedo evitar tener un accidente de tráfico.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Sé perfectamente lo que tengo que hacer para evitar tener un accidente de tráfico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Que tenga o no un accidente de tráfico depende fundamentalmente de lo que hagan otros conductores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Si lo tengo que tener (accidente) lo tendré, haga lo que haga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Es fácil evitar un accidente de tráfico.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Que tenga o no un accidente de tráfico depende de mi pareja o amigos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.6. DE LOS SIGUIENTE FACTORES, SEÑALA AQUEL QUE EN TU OPINIÓN INFLUYE MÁS EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO. (Marca con una cruz solamente uno).

1. Consumo de alcohol.....
2. Consumo de drogas ilegales.....
3. Exceso de velocidad.....
4. Picarse o echar carreras sin motivo.....
5. Agresividad del conductor.....
6. Inexperiencia del conductor.....
7. Cansancio del conductor.....
8. No respetar las señales de tráfico.....
9. Estado y señalización de las carreteras.....
10. Estado del vehículo.....
11. Hablar por teléfono mientras se conduce..
12. Fumar mientras se conduce.....
13. La suerte.....
14. Otros conductores.....

4.0.1. ¿HAS CONDUCIDO UN COCHE O UNA MOTO ALGUNA VEZ?

1. Sí..... → **Pasa a la siguiente pregunta 4.0.2.**

2. No..... → **Pasa a la SECCIÓN 5 en la página 14**

4.0.2. ¿QUÉ TIPO DE VEHÍCULO CONDUCES NORMALMENTE?

1. COCHE.....

2. MOTO.....

3. OTROS ¿Cuáles?.....

.....

4.0.3. ¿CUÁNTO TIEMPO LLEVAS CONDUCIENDO?

1. Hace menos de un año.....

2. Entre 2 y 5 años.....

3. Entre 5 y 10 años.....

4. Más de 10 años.....

4.0.4. ¿HAS TENIDO ALGUNA VEZ UN ACCIDENTE DE TRÁFICO SIENDO TÚ EL CONDUCTOR?

1. Sí..... → **Pasa a la siguiente pregunta 4.0.5.**

2. No..... → **Pasa a la pregunta 4.0.7.**

4.0.5. ¿QUÉ GRAVEDAD TUVO EL ACCIDENTE?

1. GRAVE.....

2. LEVE.....

4.0.6. ¿QUÉ CAMBIOS HAS HECHO A LA HORA DE CONDUCIR DESPUÉS DEL ACCIDENTE?

.....

.....

.....

4.0.7. ¿CON QUÉ FRECUENCIA CONDUCES?

1. Sólo alguna vez.....

2. Cerca de 1 vez al mes.....

3. Cerca de 1 vez a la semana.....

4. Varias veces a la semana.....

4.0.8. ¿HAS CONDUCIDO ALGUNA VEZ BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS?

1. Sí.....

2. No.....

Si la respuesta es SÍ: sigue en la página siguiente **Sección 4**

Si la respuesta es NO: pasa a la **Sección 5** en la página 14

Sección 4

Para contestar a las siguientes preguntas recuerda **LA ÚLTIMA VEZ** que condujiste bajo los efectos del alcohol u otro tipo de droga.

4.1. ¿QUE DÍA DE LA SEMANA ERA?

- | | | | |
|-------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|
| 1. Lunes..... | <input type="checkbox"/> | 5. Viernes..... | <input type="checkbox"/> |
| 2. Martes..... | <input type="checkbox"/> | 6. Sábado..... | <input type="checkbox"/> |
| 3. Miércoles..... | <input type="checkbox"/> | 7. Domingo..... | <input type="checkbox"/> |
| 4. Jueves..... | <input type="checkbox"/> | | |

4.2. ¿QUÉ TIPO DE SUSTANCIA CONSUMISTE Y EN QUÉ CANTIDAD? (Puedes Marcar con una "X" cada uno de los tipos de sustancia consumidos y las cantidades).

1-2 vasos de vino/cerveza..... <input type="checkbox"/>	1-2 porros de hachis o marihuana... <input type="checkbox"/>
3-4 vasos de vino/cerveza..... <input type="checkbox"/>	3-4 porros de hachis o marihuana... <input type="checkbox"/>
5 ó más vasos de vino/cerveza..... <input type="checkbox"/>	5 ó porros de hachis o marihuana... <input type="checkbox"/>
1-2 vasos de licor (Whisky, Ron...)..... <input type="checkbox"/>	1-2 rayas de cocaína..... <input type="checkbox"/>
3-4 vasos de licor (Whisky, Ron...)..... <input type="checkbox"/>	3-4 rayas de cocaína..... <input type="checkbox"/>
5 ó más vasos de licor (Whisky, Ron...)... <input type="checkbox"/>	5 ó más rayas de cocaína..... <input type="checkbox"/>
1-2 pastillas de éxtasis..... <input type="checkbox"/>	Otras, ¿Cuáles? <input type="checkbox"/>
3-4 pastillas de éxtasis..... <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
5 ó más pastillas de éxtasis..... <input type="checkbox"/>	¿Qué cantidad? <input type="checkbox"/>
	1-2..... <input type="checkbox"/>
	3-4..... <input type="checkbox"/>
	5 ó más..... <input type="checkbox"/>

4.3. ¿POR QUÉ TE DECIDISTE A CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRO TIPO DE DROGA? (Marca con una "X" todas las razones que consideres)

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------|
| 1. No lo pensé..... | <input type="checkbox"/> |
| 2. Tenía que ir a otra discoteca..... | <input type="checkbox"/> |
| 3. Confiaba en que no pasaría nada... | <input type="checkbox"/> |
| 4. Estaba en una zona alejada..... | <input type="checkbox"/> |
| 5. Me gusta conducir colocado..... | <input type="checkbox"/> |
| 6. No me voy a ir en taxi..... | <input type="checkbox"/> |
| 7. Conduzco bien colocado..... | <input type="checkbox"/> |
| 8. Controlo mucho..... | <input type="checkbox"/> |
| 9. Llegaba tarde a casa..... | <input type="checkbox"/> |
| 10. Me arriesgué..... | <input type="checkbox"/> |
| 11. No había transporte público..... | <input type="checkbox"/> |
| 12. Es más cómodo..... | <input type="checkbox"/> |
| 13. Lo hace todo el mundo..... | <input type="checkbox"/> |

PIENSA AHORA EN LOS **ÚLTIMOS 6 MESES**, Y DINOS, POR FAVOR:

4.4. ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS CONDUCIDO BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS EN LOS **ÚLTIMOS 6 MESES**?

- 1. Sólo alguna vez.....
- 2. Cerca de 1 vez al mes.....
- 3. Cerca de una vez a la semana.....
- 4. Varias veces a la semana.....

4.5. EN LOS **ÚLTIMOS 6 MESES** ¿QUÉ BENEFICIOS HAS OBTENIDO CUANDO HAS CONDUCIDO BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS? (Puedes escoger más de una respuesta).

- 1. Conduje mejor.....
- 2. Me divertí más.....
- 3. Me sentí más cómodo.....
- 4. Ligué más.....
- 5. Otros ¿Cuáles?.....
-

4.6. EN LOS **ÚLTIMOS 6 MESES** ¿QUÉ PERJUICIOS HAS OBTENIDO CUANDO HAS CONDUCIDO BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS? (Puedes escoger más de una respuesta).

- 1. Me han multado.....
- 2. He sufrido un accidente.....
- 3. Me han parado en un control.....
- 4. He discutido con la policía.....
- 5. He discutido con otras personas.....
- 6. Me han subido la cuota del seguro.....
- 7. Otros ¿Cuáles?.....
-

4.7. EN LOS **ÚLTIMOS 6 MESES** ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS SENTIDO AGOBIO, CULPA O ARREPENTIMIENTO DESPUÉS DE HABER CONDUCIDO BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS?

- 1. Siempre.....
- 2. Aproximadamente **MÁS** de la mitad de las veces.....
- 3. Aproximadamente **MENOS** de la mitad de las veces...
- 4. Sólo alguna vez.....
- 5. Nunca.....

pregunta

→Pasa a la

4.10.

Si tu respuesta ha sido 1, 2, 3 ó 4 en la pregunta 4.7., sigue con la pregunta 4.8. en la página siguiente.

4.8. ¿POR QUÉ HAS SENTIDO AGOBIO, CULPA O ARREPENTIMIENTO? (Puedes escoger más de una respuesta).

- 1. Por miedo a tener un accidente.....
- 2. Por miedo a atropellar a alguien.....
- 3. Por darles un disgusto a mis padres.....
- 4. Por miedo a quedarme parapléjico.....
- 5. Por miedo a encontrarme con un control.....
- 5. Por miedo a haber hecho el ridículo.....
- 6. Por miedo a que me multen.....
- 7. Otros motivos (¿Cuáles?).....

4.9. ¿QUÉ HAS HECHO ANTE ESE AGOBIO, CULPA O ARREPENTIMIENTO? (Puedes escoger más de una respuesta).

- 1. Decírselo a los/as amigos/as.....
- 2. Comerme "la olla", "el coco", darle muchas vueltas....
- 3. Ir a un profesional de la salud (psicólogo, médico, etc)
- 4. Hacerme el propósito de cambiar.....
- 5. Decírselo a mis padres.....
- 6. Nada.....
- 7. Otras cosas (¿Cuáles?).....

4.10. EN LOS ÚLTIMOS 6 MESES, ¿CON QUÉ FRECUENCIA, LAS PERSONAS DE TU ENTORNO, HAN ACEPTADO QUE HAYAS CONDUCIDO BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS?

	Muchas veces	Algunas veces	Nunca	Pocas veces	No tengo/ no conozco
1. Amigos/as	<input type="checkbox"/>				
2. Hermanos/as	<input type="checkbox"/>				
3. Profesionales de la salud (médicos, psicólogos.....)	<input type="checkbox"/>				
4. Padre	<input type="checkbox"/>				
5. Madre	<input type="checkbox"/>				
6. Profesores/as	<input type="checkbox"/>				
7. Pareja (novio/a o ligue)	<input type="checkbox"/>				
8. Otros ¿Quiénes?	<input type="checkbox"/>				

Sección 5

En esta sección te preguntamos por lo que tú harías en diferentes situaciones de la conducción. Responde a las preguntas independientemente de que conduzcas o no.

5.1. IMAGÍNATE QUE ESTÁS A PUNTO DE COGER EL COCHE O LA MOTO Y TE DAS CUENTA DE QUE ESTAS COLOCADO/A, ¿QUÉ CREEES QUE HARÍAS? (Escoger sólo una respuesta).

1. Dormir hasta que se me pasara.....
2. Coger el vehículo.....
3. Dejarle a un amigo/a conducir mi vehículo.....
4. Bailar un rato más.....
5. Coger un taxi o un autobús.....
6. Comer algo.....
7. Otras cosas (¿Cuáles?).....
-

5.2. A CONTINUACIÓN ENCONTRARÁS UNA SERIE DE AFIRMACIONES RESPECTO A LA NEGOCIACIÓN A LA HORA DE CONDUCIR. (Responde a cada una de las frases MARCANDO CON UNA CRUZ la opción que refleje más exactamente tú opinión).

	Totalmente de acuerdo	Bastante de acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	Bastante en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Sólo si estuviese colocado le dejaría a mi amigo/a llevar el coche o la moto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. No me fiaría de que otro/a llevase mi vehículo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Me parece estupendo turnarse entre los amigos para que cada fin de semana conduzca uno que no tome alcohol ni drogas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Es importante dividirse para conducir porque se evitarían muchos accidentes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Me comprometería a no beber ni tomar drogas si mis amigos me pagaran los gastos de toda la noche (refrescos, gasolina, bocata...).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. No sería capaz de pedirle a alguien que condujera mi vehículo, si yo estuviese colocado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Lo mejor de turnarse con los amigos para conducir es que ahorras gasolina.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Es mejor ver quien está menos colocado al final de la noche para que sea quien conduzca, que tener que turnarse para que alguien no tome nada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5.3. DESDE QUE OISTE HABLAR POR PRIMERA VEZ DEL AUMENTO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO, ¿HAS HECHO ALGO PARA NO TENER UNO?

1. Sí..... →Pasa a la pregunta siguiente 5.4.

2. No..... →Pasa a la pregunta 5.6.

5.4. ¿QUÉ HAS HECHO? (Puedes escoger más de una respuesta).

- 1. No beber ni tomar drogas si voy a conducir.....
- 2. Turnarme con los amigos para que quien conduzca no tome nada...
- 3. Correr sólo por la autopista.....
- 4. Correr sólo por la ciudad o pueblo.....
- 5. Dejar de conducir.....
- 6. Respetar las señales de tráfico.....
- 7. Adaptar la velocidad a la vía y a las condiciones.....
- 8. No llevar el vehículo cuando salgo de marcha.....

5.5. ¿QUÉ ES LO QUE MÁS TE HA MOTIVADO A CAMBIAR TU COMPORTAMIENTO?

.....
.....
.....

5.6. ¿EN QUÉ CIRCUNSTANCIAS ESTARÍAS DISPUESTO A CORRER EL RIESGO DE CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL O LAS DROGAS Y TENER UN ACCIDENTE DE TRÁFICO? (Puedes escoger más de una respuesta).

- 1. Para llevar a un/a amigo/a que se encuentra mal.....
- 2. Para no llegar tarde a mi casa.....
- 3. Para llevar a mi ligue a su casa.....
- 4. En una emergencia.....
- 5. Si el vehículo se tiene que quedar sin vigilancia.....
- 6. Para ir a pillar más droga.....
- 7. Si no hay transporte público.....
- 8. Nunca estaría dispuesto/a a correr ese riesgo.....
- 9. Para seguir la fiesta en otro sitio.....
- 10. Si no hay nadie que me pueda llevar.....

5.7.¿EN CUÁLES DE LOS SIGUIENTES TIPOS DE VÍAS CONDUCIRÍAS SI HAS CONSUMIDO ALCOHOL U OTRAS DROGAS?(Puedes escoger más de una respuesta)

- 1. En una autovía con mucho tráfico
- 2. En una autovía con poco tráfico
- 3. En una carretera secundaria con mucho tráfico.....
- 4. En una carretera secundaria con poco tráfico.
- 5. En las calles de mi pueblo.
- 6. En las calles de un barrio de mi ciudad
- 7. En las calles del centro de mi ciudad
- 7. En ninguna

Sección 6

6.1. A CONTINUACIÓN TE PROPONEMOS UNA SERIE DE **MEDIDAS** QUE PODRÍAN AYUDAR A QUE NO SE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS Y ASÍ DISMINUIR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO ENTRE LOS JÓVENES. SE TRATA DE QUE CONTESTES EN QUÉ GRADO ESTÁS DE **ACUERDO O EN DESACUERDO** CON ELLAS.

	Totalmente de acuerdo	Bastante de acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	Bastante en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Poner vigilantes en las discotecas para controlar la venta de drogas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Entregar las llaves en la portería de las discotecas y que no te las den hasta que no estés bien.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Aumentar los controles de tráfico a la salida de las discotecas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Aumentar el número de taxis a la salida de las discotecas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Aumentar la educación que los padres dan a sus hijos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Sancionar con visitas a hospitales y atención a personas que hayan tenido un accidente de tráfico.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Sancionar con penas de cárcel o con la retirada del carné.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Aumentar el transporte público y gratuito.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Realizar sesiones prácticas para explicar a los jóvenes las consecuencias y los efectos de las drogas en la conducción.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Aumentar la cuantía de las multas y disminuir las facilidades de pago.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Disponer de un aparato personal que te permitiera saber cuál es tu estado en ese momento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Aumentar la dificultad para obtener el carné de conducir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. 2. ¿SE TE OCURRE ALGUNA OTRA MEDIDA PARA AYUDAR A QUE NO SE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL U OTRAS DROGAS Y ASÍ DISMINUIR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO ENTRE LOS JÓVENES?

.....

.....

.....

.....

Sección 7

Ahora, nos gustaría saber algunas cuestiones generales sobre tu vida. (Por favor, escoge solamente una opción en cada una de las preguntas).

7.1. ¿PODRÍAS DECIRNOS CUÁNTOS AÑOS TIENES?

..... años.

7.2. ¿ERES CHICO O CHICA?

1. CHICO..... 2. CHICA.....

7.3. SEÑALA EL NIVEL MÁXIMO DE ESTUDIO QUE TIENES O ESTÁS SIGUIENDO ACTUALMENTE.

- 1. EGB
- 2. ESO-Primer ciclo
- 3. ESO-Segundo ciclo.....
- 4. Bachillerato (BUP).....
- 5. F. P.-Grado medio (F. P. I)
- 6. F.P.-Grado superior (F.P.II)
- 7. F.P.O.
- 8. COU
- 9. Estudios Universitarios o Superiores
- 10. Otros ¿Cuáles?
-

7.4. CUÁL DE ESTAS SITUACIONES RECOGE MEJOR LO QUE HACES?

- 1. Sólo estudio.....
- 2. Estudio y además trabajo ocasionalmente
- 3. Estudio y además trabajo
- 4. Sólo trabajo.....
- 5. Trabajo y además estudio algo.....
- 6. Ni estudio ni trabajo.
- 7. En paro (Inscrito en el Inem).....
- 8. Otros ¿Cuáles?
-

7.5. ¿CON QUIÉN VIVES HABITUALMENTE?

- 1. Con mis padres.....
- 2. Con uno de mis padres
- 3. Con un familiar.....
- 4. Con amigos/as.....
- 5. Con mi pareja.
- 6. En una residencia, colegio mayor.....
- 7. Solo o sola
- 8. En un piso compartido
- 9. Otros ¿Cuáles?
-

7.6. ¿CUÁL ES TU NACIONALIDAD?

- 1. Española
- 2. Otra ¿Cuál?

7.7. ¿EN QUÉ CIUDAD O PUEBLO VIVES HABITUALMENTE?

.....

7.8. ¿EN QUÉ CIUDAD O PUEBLO SALES DE MARCHA HABITUALMENTE?

.....

7.9. ¿EN UN FIN DE SEMANA NORMAL, CUÁNTOS KILÓMETROS RECORRES PARA IR DE MARCHA?

..... Kilómetros

7.10. ¿CUÁL ES EL NIVEL DE ESTUDIOS MÁS ALTO ALCANZADO POR TUS PADRES?

	<u>PADRE</u>	<u>MADRE</u>
1. Sin estudios.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Sabe leer y escribir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Estudios primarios (hasta 5ºEGB).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Bachillerato elemental (hasta 8ºEGB, Graduado escolar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Bachillerato superior (BUP)/Formación Profesional.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Estudios Universitarios Medios (Diplomatura).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Estudios Universitarios Superiores (Licenciatura)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7.11. ¿CUÁL ES SU SITUACIÓN LABORAL?

	<u>PADRE</u>	<u>MADRE</u>
1. Trabaja.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Trabaja sólo en las tareas de casa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Parado.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Jubilado/Pensionista.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Ha fallecido ya.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. No lo sé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7.12. ¿A QUÉ CLASE SOCIAL DIRÍAS QUE PERTENECES?

- 1. Alta.....
- 2. Media-Alta
- 3. Media.....
- 4. Media-Baja.....
- 5. Baja.....