

Análisis del sistema de creencias que motiva las conductas de riesgo de los jóvenes en relación al consumo de alcohol y la seguridad vial en Argentina

Observatorio Nacional Vial

Noviembre 2017

**SEGURIDAD
VIAL**



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

AUTORIDADES

Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Carlos Pérez

Directora Nacional de Observatorio Vial

Verónica Heler

Directora de Estadísticas y Estudios

Eugenia Keller

Autores

Eugenia Keller

Jésica Azar

Carolina Naftal

Índice

Introducción.....	4
Antecedentes.....	5
Planteo del problema	7
Objetivos.....	9
Metodología.....	9
Resultados.....	12
Conclusiones.....	17
Referencias	19

Introducción

El Observatorio de Seguridad Vial es el organismo dentro de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) el que se encarga de investigar, evaluar y concluir los actos y hechos vinculados con el entramado vial, su entorno, estructura y los usuarios de las vías públicas. Como todo observatorio, su principal tarea radica en la generación de información que contribuya a la toma de decisiones. En el caso particular del Observatorio de Seguridad Vial, la información debe facilitar el diseño, implementación y evaluación de políticas e intervenciones viales que redunden en una reducción de la siniestralidad vial en todo el territorio nacional.

Los siniestros viales generan consecuencias en las personas que pueden abarcar desde secuelas físicas y psicológicas hasta la propia muerte. Las estadísticas referentes a los siniestros viales ocurridos en la Argentina indican que se trata de un tema de suma relevancia para el Estado y para la sociedad civil. En el año 2014 se registraron 5.279 fatalidades viales en el territorio Nacional, 24,3% de ellas encontrándose en el grupo etario entre 15 y 24 años de edad. Según datos de la Dirección de estadísticas e información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación, las lesiones por tránsito constituyen la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 34 años, constituyendo éste el segmento de población más vulnerable frente a la siniestralidad vial.

La mayoría de los siniestros viales, así como sus consecuencias, pueden ser evitables si se actúa correctamente sobre sus determinantes. Esto quiere decir, si se interviene sobre los factores que incrementan la probabilidad de ocurrencia de un siniestro, que abarcan desde la conducta humana hasta las condiciones del entorno, pasando por el estado del vehículo y el funcionamiento de sus dispositivos de seguridad.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) identifica a la conducción bajo los efectos del alcohol como uno de los factores de riesgo intervinientes en la problemática de la siniestralidad vial, señalando que conducir bajo tales efectos aumenta la probabilidad de ocurrencia de un siniestro y de que éste termine en muerte o traumatismo grave. A su vez, señala que son los conductores jóvenes y nóveles quienes corren un riesgo mucho mayor de sufrir un siniestro vial por conducir bajo los efectos del alcohol que los conductores de mayor edad y con más experiencia. En este contexto, la OMS sugiere que se promulguen y hagan cumplir las leyes que establecen el límite de concentración de alcohol en sangre (CAS) en 0.5 g/l como una forma de contribuir a reducir considerablemente los siniestros viales relacionados con el consumo de alcohol. De hecho, reducir la conducción bajo los efectos del alcohol constituye una de las metas que propone la OMS en su plan de “Desarrollo de metas mundiales voluntarias relativas a los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la Seguridad Vial” al cual Argentina adhiere como país miembro.

En este marco, es de suma relevancia llevar a cabo investigaciones que permitan dar cuenta del fenómeno del consumo de alcohol en asociación con la seguridad vial, con el objetivo de contribuir al diseño de intervenciones focalizadas tendientes a modificar las conductas de riesgo de la población. En este sentido, se espera que los hallazgos de esta investigación puedan ser utilizados por todos aquellos actores que diseñan e implementan acciones de política pública orientadas a tal fin.

Antecedentes

Actualmente está evidenciado que los comportamientos riesgosos habitualmente tienen sus inicios durante la juventud, y que las políticas dirigidas a los jóvenes deberían ser diferentes de las de los adultos o los niños porque los jóvenes responden a los incentivos de manera distinta. La presión de grupo, la formación de identidad, la inmadurez física y emocional, los estilos de vida asociados a la juventud y la necesidad de independencia son cuestiones por lejos más importantes para los jóvenes que para los adultos o los niños (WB, 2008). Por otra parte, los jóvenes son más propensos al comportamiento impulsivo y la búsqueda de emociones que los adultos, ya que la parte del cerebro que regula los impulsos es la última en desarrollarse y, por lo tanto, funciona menos eficientemente que otras partes del cerebro durante la juventud (Romer, 2010).

A lo anterior se le debe añadir que los adultos tienden a tomar mejores decisiones que los jóvenes porque consideran más opciones, riesgos y consecuencias a largo plazo. Esto puede deberse a que los jóvenes no han recopilado suficientes experiencias que sean útiles para la toma de decisiones, sumado a que el área del cerebro que regula la toma de decisiones todavía se está desarrollando durante la adolescencia. La capacidad de pensar con anticipación en términos de las posibles consecuencias de determinada acción aumenta con la edad, y con ella, también mejora la capacidad de tomar mejores decisiones (OCDE, 2006).

Por lo expuesto, está claro que los jóvenes se encuentran particularmente dispuestos a asumir naturalmente más riesgos que el resto de la población, quizás sin siquiera ser conscientes de ello. En este contexto, las sustancias psicoactivas –de entre las cuales se destaca el alcohol por su alto nivel de prevalencia en la población– constituyen un medio que potencia los resultados negativos de esas conductas riesgosas: existe evidencia que indica que el uso nocivo del alcohol entre los jóvenes reduce el autocontrol y aumenta las conductas de riesgo. Los jóvenes también se encuentran más expuestos a las sustancias psicoactivas que otros segmentos etarios, aumentando de esa manera la probabilidad de consumo en la edad en la que se generan los hábitos que perduran en la adultez.

El alcohol genera una enorme carga de la enfermedad para las sociedades: globalmente, se calcula que el uso nocivo del alcohol causa cada año 2,5 millones de muertes y una proporción considerable de ellas corresponde a personas jóvenes. En América, se estima

que unos 320.000 jóvenes de entre 15 y 29 años de edad mueren en la región por causas relacionadas con el consumo de alcohol (OPS, 2016). Por su parte, en la Argentina se estima que el 18% (14,3 mil personas) de los decesos anuales de la población de entre 15 y 64 años se encuentran causados directa o indirectamente por el consumo de sustancias psicoactivas, siendo el alcohol y el tabaco las de mayor alcance poblacional (Sedronar, 2017a).

Resulta en este contexto preocupante la evidencia que indica que la prevalencia del consumo de alcohol se ha incrementado significativamente a lo largo de los últimos años entre los jóvenes argentinos, iniciándose esta práctica en promedio a los 17 años de edad (Sedronar 2017b). De acuerdo con el Observatorio Argentino de Drogas, entre 2010 y 2017 crece de 21 a 35% la prevalencia de consumo mensual de alcohol principalmente en el segmento 12 a 17 años, edad en que se generan los hábitos. El incremento resulta más significativo entre las mujeres, aunque no tanto como para llegar a equiparar los niveles de consumo registrados entre los varones. En particular resulta especialmente preocupante el incremento en el consumo episódico excesivo de alcohol (CEEA) definido como la ingesta de más de cinco unidades estándar de bebida alcohólica en una sola ocasión.

En la Argentina, el alcohol es la sustancia psicoactiva más habitual de acuerdo a estudios recientes, habiéndolo consumido en alguna vez en su vida más del 80% de la población de entre 12 y 65 años (Sedronar, 2017b). Se ha verificado que su consumo afecta en mayor medida a los varones jóvenes, probablemente en vinculación con los niveles de testosterona en el organismo (OCDE, 2006), aunque la diferencia en el nivel de consumo por género se ha reducido en el tiempo debido a un mayor crecimiento de la prevalencia del consumo entre las mujeres. El mayor consumo de alcohol se registra en las personas de entre 18 y 24 años de edad con tasas de consumo en el último año del 79%, reduciéndose levemente entre los 25 a los 34 años pero aun así manteniéndose con valores elevados (Sedronar, 2017b). Por otra parte, Argentina presenta el segundo consumo anual de alcohol puro por bebedor más alto de América del Sur detrás de Perú, con 16 litros (OMS, 2015).

El alcohol es causante de violencia (en particular, violencia doméstica) y muertes prematuras, pero muy especialmente constituye una causa fundamental de traumatismos, siendo los más importantes los causados por el tránsito. En la Argentina alrededor de 5 mil personas fallecen como consecuencia de los accidentes de tránsito cada año, siendo ésta la principal causa de muerte entre los jóvenes de 15 a 34 años (DEIS, 2016). Si bien no existen estadísticas precisas que vinculen la ocurrencia de siniestros viales con víctimas fatales y el consumo de sustancias, en la Argentina estudios recientes estiman que en el año 2015 las muertes por accidentes de transporte relacionados al consumo de sustancias psicoactivas representaron cerca del 5% del total de las muertes relacionadas al consumo de sustancias (Sedronar, 2017a). Otro estudio determinó que del total de personas que asistieron al hospital público con motivo de un siniestro vial, el 27% había consumido alcohol en las horas previas, sobre una muestra de 1777 casos analizados (Sedronar, 2012). Las encuestas por declaración también arrojan valores alarmantes: en el año 2016 el 27%

de los jóvenes argentinos entre 16 y 35 años conductores de autos y el 29% de los jóvenes conductores de motos, declararon haber conducido bajos los efectos del alcohol en el último año (ANSV, 2016).

Si bien la problemática expuesta no es un fenómeno exclusivamente local, ya que los siniestros de tránsito constituyen la principal causa de muerte de los jóvenes a nivel mundial, los hábitos y percepciones visualizados en este segmento poblacional representan una señal de alarma para la salud pública argentina, ya que se conjugan peligrosamente con el hecho de que los jóvenes son más propensos a presentar comportamientos riesgosos en el tránsito que otros segmentos etarios. De hecho, existen estudios internacionales que muestran que la probabilidad de verse involucrado en un siniestro ajustada por el kilometraje recorrido varía según la edad en la que se comienza a manejar y conforme se adquiere experiencia. Los datos muestran que, según aumenta la edad en que obtienen la licencia de conducir, los conductores noveles se ven progresivamente menos implicados en colisiones, por lo que el factor edad tiene un importante papel como causa de colisiones (OCDE, 2006).

La literatura sobre el tema y la evidencia recolectada hasta el momento sugieren que el segmento joven de la población argentina requiere del diseño de políticas públicas focalizadas a los efectos de disminuir la carga de la enfermedad derivada de los hechos de tránsito en vinculación con el consumo de alcohol.

Planteo del problema

El problema del consumo de alcohol en asociación a la (in)seguridad vial está regido en parte por la falta de observancia de la norma establecida. Sin embargo, aún no se conoce cómo reducir estos comportamientos de riesgo a un nivel suficiente como para revertir la tendencia global vigente. Respecto a este problema, las herramientas de política pública tradicionales basadas en el modelo racional de comportamiento no han sido lo suficientemente efectivas.

El modelo racional de toma de decisiones establece que los seres humanos son agentes racionales que toman decisiones mediante un proceso de ecuaciones de costo – beneficio en el cual toman en consideración los recursos disponibles para maximizar su beneficio personal. Este modelo, sin embargo, no logra explicar por qué persisten en la población las conductas riesgosas. Por ejemplo, muchas de las decisiones que las personas toman atentan contra sus propios intereses de largo plazo, como por ejemplo no dejar de fumar, no asistir a los controles preventivos de salud, no utilizar el cinturón de seguridad al viajar en un auto o consumir alcohol previo a la conducción, entre otros.

En este sentido, existen marcos teóricos que estudian el proceso “real” en la toma de decisiones de los sujetos. Entre ellas, cabe mencionar a la teoría de la economía del

comportamiento basada en principios de la psicología, la sociología y la antropología para dar cuenta de cómo las personas se comportan realmente ante diversos escenarios y situaciones en lugar de estudiar cómo deberían comportarse si fuesen perfectamente racionales. Este paradigma se ha convertido en la alternativa por excelencia para el diseño de políticas públicas tendientes a modificar la conducta humana y orientarla a comportamientos más saludables. La economía del comportamiento concede al contexto un lugar de importancia para el estudio de las conductas sociales, aludiendo a que el comportamiento social presenta desvíos respecto a lo esperable según el modelo de toma de decisiones racional, y es por eso necesario comprender cuáles son los criterios reales que rigen de fondo a las conductas humanas.

Las intervenciones sociales diseñadas a partir del modelo de agente racional pueden conducir a que los sujetos no se comporten de la manera esperada. De otra manera, si una intervención es diseñada desde la perspectiva de la economía del comportamiento, es decir considerando el proceso de toma de decisiones “real” de los sujetos, es más factible que la intervención alcance sus objetivos. El diseño de una intervención desde la economía del comportamiento involucra una primera etapa de definición del problema identificado, una segunda etapa de diagnóstico de las barreras que dan lugar al problema en cuestión, y una tercera etapa de diseño de una solución construida sobre la base de cómo se comportan realmente los sujetos y no de cómo se deberían comportar bajo un escenario de racionalidad perfecta.

Considerando lo expuesto anteriormente sobre la vulnerabilidad que padecen los jóvenes en relación al consumo de alcohol en el contexto de la movilidad vial, resulta necesario conocer y analizar las percepciones, motivaciones y comportamientos de todos los actores intervinientes en el problema y la descripción de todos los puntos de decisión en la cadena de eventos que conducen al problema. El diagnóstico de las barreras consiste en identificar en qué punto el proceso de decisión se detiene y, por lo tanto, el comportamiento de riesgo finalmente se produce. Por último, se debe establecer si tras este cuello de botella se encuentra operando uno o varios de los patrones o mecanismos de decisión identificados y analizados por la economía del comportamiento (desviaciones del modelo racional de decisión tradicional). Si es así, se trata entonces de un cuello de botella accionable y, por lo tanto, es posible abordarlo mediante una intervención que será diseñada a partir de los principios de la economía del comportamiento para que el comportamiento esperado se haga efectivo.

En este marco, la pregunta de investigación que surge se asocia con comprender cuál es el conjunto de reglas heurísticas que motiva la conducta de los jóvenes en relación al consumo de alcohol en situación de movilidad vial, haciendo especial foco en los patrones o mecanismos de decisión que subyacen a los desvíos del modelo racional tradicional. O dicho de otra manera, entender cuál es la ecuación “real” de costo – beneficio que realizan los jóvenes al momento de consumir alcohol previo a la conducción, que no necesariamente debe coincidir con la que prevé el modelo racional de toma de decisiones. A partir de estos

análisis, se espera poder contribuir al diseño de intervenciones más costo-efectivas para poder lograr modificar el comportamiento de riesgo de los jóvenes.

Objetivos

Objetivo general

Comprender el sistema de creencias que motiva las conductas de los jóvenes entre 16 y 30 años que residen en la Argentina en relación al consumo de alcohol en asociación a la Seguridad Vial, haciendo especial foco en los patrones o mecanismos de decisión que subyacen a los desvíos del modelo racional tradicional.

Objetivos específicos

- I. Comprender las percepciones, valores y motivaciones de los jóvenes entre 16 y 30 años que residen en la Argentina en relación al consumo de alcohol y su relación con la Seguridad Vial.
- II. Analizar los patrones de conducta o mecanismos de decisión de los jóvenes entre 16 y 30 años que residen en la Argentina en relación al consumo de alcohol en asociación con la movilidad vial.
- III. Examinar los espacios, contextos y situaciones en que los jóvenes entre 16 y 30 años que residen en la Argentina se ven mayormente motivados a consumir alcohol e incurrir en prácticas riesgosas para la Seguridad Vial.

Metodología

Este estudio se llevó a cabo a partir de un abordaje metodológico de tipo cualitativo, el cual permite, a través de la interpretación de las interacciones sociales, comprender las percepciones, significados y propósitos de los individuos. Las técnicas de investigación cualitativas proponen herramientas que sirven para acceder a las construcciones subjetivas de significado que orientan la toma de decisiones y comportamientos de los sujetos en la vida cotidiana, a partir de la comprensión del discurso y las interacciones sociales.

Los abordajes cualitativos no tienen como objeto dimensionar y extrapolar los resultados obtenidos sino analizar en profundidad la subjetividad que opera desde la óptica de los sujetos. En este sentido, esta investigación se insertó en un paradigma interpretativista de la acción social, intentando comprender los fenómenos sociales desde la perspectiva del actor.

Técnicas de recolección de datos

Para la realización de este estudio, se propuso la utilización de dos tipos de técnicas de recolección de datos, las cuales son complementarias a los fines de los objetivos propuestos.

En primer lugar, se propuso la realización de grupos focales. La técnica consiste en reunir a un grupo de personas que representan un universo homogéneo de acuerdo a determinadas variables y aplicar una guía de pautas en la que se preestablecen temas a debatir por el grupo. La dinámica del debate es orientada por un moderador que atento a los objetivos de la investigación identifica oportunidades para profundizar sobre información relevante que surge en la interacción del grupo. La técnica de los grupos focales presenta una ventaja fundamental para estudiar la problemática propuesta en este estudio, dado que al tratarse de una entrevista grupal, puede proveer a los individuos un entorno seguro para hablar con mayor facilidad de las prácticas que se encuentren desviadas del “deber ser”. También se presta como un ámbito en que se enriquece la comprensión de las conductas sociales mediante la interpretación que surge del intercambio de puntos de vista diferentes.

En segundo lugar, y a los fines específicos de poder ilustrar los patrones de conducta de los jóvenes en relación al consumo de alcohol y la Seguridad Vial, se propuso la realización de actividades etnográficas. La técnica etnográfica consta de un observador participante de una situación previamente delimitada en concordancia con los objetivos de la investigación. La etnografía permite obtener información cualitativa precisa sobre las acciones y comportamientos de los integrantes de la situación, grupo o individuo que se explora. Al tratarse de una observación participante, el etnógrafo se encuentra en capacidad de solicitar explicaciones sobre las conductas que llamen su atención, lo cual permite en consecuencia detallar las costumbres, prácticas, creencias y mitos del individuo o grupo estudiado.

Atendiendo a la temática que atraviesa esta investigación, se propuso la realización de actividades etnográficas en situaciones de “previa” a un lugar de destino y luego en situaciones de movilidad hacia el lugar de destino por parte de los jóvenes. La “previa” se caracteriza por ser una situación en la que prima el consumo excesivo de alcohol y que por su naturaleza exige la movilidad posterior hacia otro lugar.

Universo de análisis y Muestra

Dado que el interés en los estudios de tipo cualitativo se encuentra enfocado en alcanzar representatividad conceptual y no estadística, las muestras necesarias para este tipo de estudios se caracterizan por ser más pequeñas. En este sentido, se trata de un muestreo intencional o basado en criterios.

El universo de análisis en esta investigación se encuentra enfocado en la población argentina de ambos sexos entre 16 y 30 años de edad, conductores de vehículos de 4 y 2 ruedas, de todos los niveles socio-económicos, consumidores habituales de alcohol.

Grupos focales

La muestra del estudio fue constituida por 12 grupos focales de jóvenes, con una composición interna de 80% de varones y 20% de mujeres, 60% de conductores de vehículos de 4 ruedas y 40% de vehículos de 2 ruedas, y distribución proporcional de todos los niveles socioeconómicos según parámetros poblacionales. Además, la composición interna de los grupos se conformó con jóvenes que hayan incurrido en el consumo de alcohol episódico excesivo en el último tiempo. Estas cuotas de composición interna de los grupos fueron diseñadas de acuerdo a criterios pre-establecidos que buscaron garantizar representatividad de la población de estudio.

A su vez, para garantizar ciertos análisis diferenciales se segmentó la muestra por edad y tamaño de las localidades, realizándose 6 grupos de jóvenes de 16 a 21 años y 6 grupos de jóvenes de 22 a 30 años; y 4 grupos en ciudades de más de 100.000 habitantes y 8 grupos en ciudades medianas entre 20.000 y 50.000 habitantes. El estudio se realizó en las siguientes localidades del territorio Argentino: Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), Jujuy, Córdoba, Comodoro Rivadavia, Corrientes y Mendoza, buscando representar a todas las regiones del país. Los grupos se realizaron del 30 de junio al 28 de julio de 2017.

Etnografía

El estudio incluyó 3 actividades etnográficas en situaciones de “previa” y movilidad a lugar de destino. El perfil de las actividades lo constituyeron grupos de jóvenes que se solían juntar en un lugar y luego desplazar en automóvil o motocicleta a otro destino, habiendo consumido alcohol en las reuniones. Las localidades donde se realizaron estas actividades fueron: Ciudad de Buenos Aires, Gran Buenos Aires (GBA) y Mendoza. La elección de las plazas fue de acuerdo a información previa sobre la situación del consumo de alcohol en dichos lugares. A su vez, se buscó realizar actividades en localidades que pudieran garantizar los diversos niveles socioeconómicos de los jóvenes, dado que ésta es una variable que segmenta las conductas de los sujetos. Las actividades se realizaron del 21 de julio al 5 de agosto de 2017.

Técnica de análisis de datos

En investigación cualitativa, la recolección de los datos va a la par del análisis, si bien en una última instancia el investigador se aboca al análisis intensivo. El método de análisis que se utilizó en este estudio fue el de la comparación constante (Glaser & Strauss) , que implica, una vez desgrabados los grupos focales y editadas las actividades etnográficas,

comenzar a analizar los datos de una manera inductiva. El método de la comparación constante implica 4 etapas fundamentales: 1. Codificar los datos para generar categorías emergentes que surgen por saturación; 2. Integrar las categorías y sus propiedades; 3. Delimitar la teoría; 4. Escribir la teoría. Este método tiene por objetivo final generar una nueva teoría que tenga estrecha relación con los datos recabados en el trabajo de campo, lo que puede denominarse como “teoría fundamentada”, ya que implica poder contestar las preguntas de investigación de una manera puramente inductiva.

Resultados

Como mencionado anteriormente, el estudio se enmarca en la teoría de la economía del comportamiento por lo que el análisis que se presenta a continuación, no concibe a la conducción bajo los efectos del alcohol como producto de un error o una actitud contraria a la racionalidad de los sujetos implicados en esta práctica. Al contrario, el análisis parte del supuesto de que los jóvenes saben lo que hacen y que dicha práctica les reporta un beneficio.

Consecuentemente, el estudio busca de-construir la ecuación detrás de la “racionalidad paralela” que subyace al comportamiento inseguro de los jóvenes entre 16 y 30 años que incurrir en la práctica del consumo de alcohol - por encima del límite establecido por la ley-, previo a la conducción de vehículos. Para esto, es necesario comprender el sistema de creencias que interviene en esta ecuación, entendiendo que el concepto de “creencia” no alude a algo opuesto a la verdad, sino que constituye un factor ordenador de la conducta de los sujetos.

Con esto en consideración, los principales emergentes de análisis del estudio se encuentran organizados en tres apartados que refieren a los distintos sistemas de creencias que intervienen en la problemática: el de la conducción, el del consumo de alcohol y el de la relación con la norma. Por último, se exponen las similitudes que atraviesan la racionalidad en torno a la conducción y en relación al consumo de alcohol con el objeto de reflexionar acerca de qué motiva la combinación de estas actividades con los riesgos que implica.

Los jóvenes y la conducción

El análisis de los grupos focales permite identificar cinco creencias ordenadoras del comportamiento de los jóvenes en relación a la conducción: manejar implica libertad, manejar es una responsabilidad, el buen conductor “va sin miedo”, manejar implica protegerse de la imprevisibilidad de lo que hacen los demás, y por último, manejar implica un conocimiento de las capacidades y límites propios.

La noción de que manejar implica libertad condensa las sensaciones de independencia y seguridad que reportan la conducción. Manejar brinda independencia en términos de tiempo

y de espacio en la medida en que proporciona la posibilidad del trasladarse sin depender del transporte público, pero también de administrar mejor los tiempos. La imposibilidad de utilizar el vehículo es descripta como una sensación restrictiva.

Por su parte, manejar es concebido como una responsabilidad principalmente en lo que respecta a cuidar el vehículo, que es, en muchos casos, propiedad de los padres. La consideración del daño a terceros aparece sólo secundariamente en el discurso de los jóvenes, posiblemente como producto de una adecuación discursiva, que responde a una advertencia común aprendida en la que el vehículo es potencialmente “un arma”.

La tercera creencia, basada en que el buen conductor maneja sin miedo, refiere a una actitud que debe asumir el conductor para “sobrevivir” en el tránsito anómico que caracteriza a las vías urbanas en Argentina. Ante el desorden habitual, la imposición forzosa del vehículo resulta un valor pragmático necesario y asimilado por todos los conductores en sus épocas de aprendizaje de boca de padres, amigos u otros modelos de referencia. Como consecuencia, el aprendiz de conductor se hace de un hábito que termina por respaldar conductas temerarias y con frecuencia, de riesgo.

La cuarta creencia señalada hace referencia a la imprevisibilidad de lo que hacen el resto de los actores de la vía. “Los otros” despiertan sentimientos generales de desconfianza y fastidio que tienen origen en que “la gente”, refiriéndose siempre a terceros, incumple las normas y tiene una actitud prepotente y agresiva. El incumplimiento de la norma al que hacen referencia no evoca la preocupación por la transgresión a la Ley, sino que alude a la falta de códigos en la conducta. Estas faltas aumentan la imprevisibilidad con la que caracterizan a la otredad en la calle.

La última creencia se construye en relación a la anterior. El autoconocimiento de las capacidades y límites propios proporciona una sensación de seguridad que compensa la imprevisibilidad del otro. Esto refuerza la idea de que la seguridad depende más de parámetros individuales que del respeto colectivo de las normas de tránsito, por lo que es esperable que los jóvenes conductores no puedan relegar su seguridad al cumplimiento de la Ley. Como consecuencia, se legitima la auto-percepción de que mientras todos “los demás” transgreden la norma en forma habitual y problemática, la transgresión propia es deliberada, calculada, justificada y no presupone riesgos. Esto, a su vez, realza los sentimientos de excepcionalidad e individualismo al volante que socavan la percepción de riesgo.

Dado que las creencias mencionadas anteriormente se caracterizan por estar reñidas con el discurso del Estado y las normas oficiales, cabe preguntarse dónde tienen su origen. La gran mayoría de los conductores esboza que estas creencias tienen origen en la iniciación al manejo y los momentos de aprendizaje. Estos momentos se encuentran caracterizados por la informalidad y la nula institucionalidad. La ausencia del Estado en la etapa de formación de los conductores se hace visible en tanto los sujetos manifiestan haberse instruido a través

de la experiencia personal (autodidactas), o con la ayuda de algún familiar o amigo no profesional. Como resultado, se exagera la autonomía del conductor y el desfasaje entre los saberes oficiales sobre el manejo, y las creencias populares que tienen lugar en el intercambio informal. El problema reside en que son estos “códigos de la calle informales” los que efectivamente terminan por regular el espacio público.

Los jóvenes y el consumo de alcohol

El sistema de creencias que ordena la conducta de los jóvenes en relación al consumo de alcohol está atravesado por tres elementos claves: el consumo de alcohol como posibilitador social, la distinción entre estar “tomado” y estar borracho, y por último, las nociones de auto-control y autocorrección del consumo basados en la experiencia personal. Mientras el primero es propio del consumo del alcohol en sí mismo, los siguientes elementos se entrelazan con la problemática de la seguridad vial en tanto aluden a la noción de control y a las estrategias utilizadas para moderar los efectos del alcohol sobre el cuerpo.

En primer lugar, es necesario considerar la importancia del consumo de alcohol como un posibilitador social. Esto pone de relieve el carácter utilitarista del consumo en oposición a la idea de consumo placentero. Consumir alcohol desinhibe (facilita la interacción social), mejora el disfrute (predispone un estado de ánimo), y es una actividad que se realiza en grupo (preferentemente con amigos) en tanto es sinónimo de compartir. Entonces, ¿Qué lugar ocupa el consumo de alcohol entre los jóvenes? El alcohol es percibido como un medio necesario para la sociabilidad. Esto permite dimensionar el rol del consumo de alcohol.

Una vez considerada la importancia del consumo de alcohol entre jóvenes, cabe preguntarse cómo es este consumo. La gran mayoría de los jóvenes identifica dos estados: estar “tomado” y estar “borracho”. Estar “tomado” es señalado como el estado habitual en las salidas nocturnas entre amigos, lo cual no implica la pérdida de autocontrol, ni admite cuestionamientos sobre si están en condiciones de manejar un vehículo. Por el contrario, estar “borracho” alude a una situación de consumo excesivo que conlleva la pérdida de funciones como la locuacidad y la motricidad. Pocos admiten conducir en estas condiciones, y en su gran mayoría señalan que se trata de un estado excepcional ligado a situaciones de celebración y ocasiones especiales.

Es el estado habitual, estar “tomado”, el que se presenta como el punto más problemático en relación a la seguridad vial. Al indagar sobre las cantidades de alcohol que ingieren bajo el supuesto de estar simplemente “tomados” y por ende, en condiciones aceptables para conducir, es posible identificar que las cantidades ingeridas se encuentran muy por encima de los límites legales establecidos, y que de hecho, tienen pleno conocimiento de ello. Sólo moderan las cantidades cuándo tienen que llevar niños o personas muy mayores. De otra forma, si bien no tienen claridad y precisión de cuánto alcohol equivale al límite establecido por Ley (0.5g/l), sí saben que su propio límite se encuentra por encima. Esto se

relaciona directamente con la tercera creencia que ordena la conducta de los jóvenes: el autocontrol y la autocorrección del consumo de alcohol.

Estar “tomado”, implica que aún conservan su capacidad de autocontrol para identificar el punto justo en que deben dejar de beber para conservar sus capacidades de manejo. Esto es posible porque, en su gran mayoría, dicen tener la capacidad para dimensionar el efecto que el alcohol tiene sobre ellos. Esta capacidad ha sido adquirida en base a la experiencia personal, la cual además, los ha provisto de una cantidad de técnicas y tácticas útiles para mitigar los efectos del alcohol en el cuerpo, como por ejemplo: dejar pasar el tiempo entre la última bebida y conducir, comer algo antes o después de tomar alcohol, tomar cantidades de agua para expulsar el alcohol mediante la orina, y considerar la cantidad ingerida en función de la tolerancia adquirida según la trayectoria de consumo.

Algunas tácticas utilizadas tienen fundamento científico, otras no lo tienen. Lo que importa destacar es que los jóvenes echan mano a argumentos pseudo-científicos y a la experiencia personal para explicar cómo se encuentran en control absoluto de una situación sobre la que evidencian una profunda desinformación, especialmente a la hora de describir los efectos que el alcohol produce sobre el cuerpo.

Los jóvenes y su relación con la norma

La relación de los jóvenes con la normativa puede ser analizada desde tres aristas distintas: el conocimiento de las normas, la comprensión del límite establecido en 0,5g/l de alcohol en sangre y la relación de los jóvenes con los controles.

El conocimiento de las normas en general es muy amplio, sin embargo, también es posible identificar una cantidad de creencias que entran en tensión con el discurso oficial, y que como señalado anteriormente, tienen su origen en la falta de institucionalidad que revisten las etapas de aprendizaje.

Por su parte, si bien no todos saben precisar la cantidad legal de alcohol permitido en sangre ni a qué cantidad de bebida equivale, todos saben que su consumo está por encima de lo que establece la norma. A pesar de declarar ser transgresores de la norma, señalan estar a favor del límite que impone la Ley. El argumento bajo el cual justifican esta aparente contradicción reside en que la norma debe ser aplicada para aquella mayoría de la gente (“otros”) que no saben cuánto tomar, y por lo tanto, representan un peligro. En este argumento se puede vislumbrar cómo operan las nociones de “imprevisibilidad del otro” y de “autoconocimiento de los límites y capacidades propias” que ya se describieron en torno a las creencias del manejo en general. La ley sirve para controlar a otros, y por ende carece de legitimidad.

Adicionalmente, cabe destacar que la permisividad del límite actual, aunque se sabe que es baja, confunde. Se promueve la idea de que existe una cantidad de alcohol aceptable. Dado

que el control del consumo responde a la auto-percepción y a creencias sobre el autocontrol, la regulación de esta cantidad permitida termina siendo arbitraria.

Por último, la relación de los conductores con los saberes y normas oficiales del Estado se da casi exclusivamente en términos negativos: a través del control y de las sanciones. Pero sin embargo, los controles y sanciones son percibidos como poco efectivos. Los sujetos conocen las penalidades pero no temen la sanción ya que saben cómo evitarlos. Por un lado, los ven a la distancia lo que les permite esquivarlos, y por otro, cuentan con canales de alerta que les informan dónde se encuentran los controles (como por ejemplo, grupos de whatsapp). Los conductores justifican la evasión de los controles ya que, como señalado anteriormente, la ley está para controlar a otros.

La conducción y el consumo de alcohol: dos prácticas atravesadas por racionalidades similares

Las racionalidades que subyacen al consumo de alcohol y la conducción presentan algunas similitudes que explican, en parte, por qué estas actividades se realizan en conjunto, a pesar de los riesgos que implica.

En primer lugar es necesario considerar que tanto el consumo de alcohol como la conducción tienen origen durante la adolescencia. Este es un momento identificado por todos los sujetos como una etapa atravesada por el deseo de rebeldía y de parecer más grande. En este sentido, ambas actividades satisfacen estos deseos, por lo que ostentan el valor simbólico de la iniciación a la adultez. Adicionalmente, cabe destacar que por el momento en que tiene inicio esta práctica entrelazada de conducción bajo los efectos del alcohol (la adolescencia), los hábitos que se gestan se tornan muy difíciles de desarticular.

Un segundo punto de contacto entre el consumo de alcohol y la conducción se encuentra relacionado a la noción de empoderamiento. Tanto manejar un vehículo como consumir alcohol son percibidas como acciones que expanden la potencialidad individual. El alcohol los predispone a mejorar el disfrute y los desinhibe, permitiéndoles hacer cosas que de otra forma no harían. Por su parte, manejar un vehículo los provee independencia y libertad. En un contexto de baja o nula percepción de controles y sanción, la sensación de empoderamiento que reciben de ambas actividades es absoluta.

Por último, cabe señalar el rol que juega el vacío institucional. En lo que refiere a la práctica de la conducción, ya se identificaron previamente dos momentos críticos en los que opera el vacío institucional. El primero, se encuentra relacionado a la etapa de iniciación al manejo. El Estado no parece estar presente en la instancia de aprendizaje, y los conductores se forman a través de canales informales no oficiales. El segundo momento en que opera el vacío institucional alude a la falta de percepción de control y a la efectividad de los controles en general. En el caso del consumo de alcohol, también es posible identificar un vacío institucional que opera en dos etapas: la de formación y aprendizaje, y luego la de

control. El discurso de los jóvenes pone de relieve que sus creencias en torno al consumo de alcohol están basadas en argumentos pseudocientíficos y en la experiencia personal, lo cual evidencia una profunda desinformación acerca de cuáles son los efectos que tiene el consumo de alcohol sobre el cuerpo. Esto indicaría que los jóvenes no están siendo interpelados por un discurso oficial orientado a la prevención y/o al consumo responsable de alcohol. Prueba de ello es el aumento exponencial del consumo episódico excesivo de alcohol revisado en los antecedentes de esta investigación. Por su parte, al igual que lo que sucede en torno a la conducción en general, la percepción de controles de alcoholemia es escasa y la noción de efectividad de los mismos es nula.

Conclusiones

El problema del alcohol al volante no aparece espontáneamente como una preocupación de los jóvenes en Argentina. Cuando éstos hablan de las faltas de terceros en relación a la seguridad vial, el alcohol al volante casi no tiene incidencia. El indicador más notable de esta falta de percepción del riesgo es que la presencia del alcohol en la conducción no aparece entre las razones por las cuáles se considera que la gente conduce mal o de manera imprudente.

Esta baja percepción del riesgo en relación al alcohol y la conducción podría explicarse en base a dos situaciones: en primer lugar, resulta improbable que los sujetos pueden ver la presencia de este factor de riesgo en los conductores – tal como sería el caso de la falta de uso de cinturón o casco -, y en este caso se carece de indicadores empíricos que muestren la transgresión en la conducción por causa del alcohol. En este sentido, lo que los sujetos observan en la calle no es efectivamente a gente manejando alcoholizada, sino a gente que no usa elementos de seguridad vial o no cumple con las normas del tránsito, lo cual termina por minimizar la visualización de la problemática. A su vez, la ausencia de datos oficiales sobre la incidencia del alcohol en la siniestralidad vial tampoco ayuda a darle visibilidad al problema. En segundo lugar, lo que puede explicar la baja percepción del riesgo del alcohol en la conducción es la tendencia a la naturalización del consumo del alcohol en este segmento etario. Lo que se ha observado es que los jóvenes mantienen en su discurso el sesgo del “autocontrol” y conocimiento del propio límite al consumir alcohol, tal como le sucede a un adicto, en cuyo caso existe presencia de un hábito fuertemente instalado que se cree poder controlar pero que en definitiva termina por minimizar el riesgo.

En términos generales, de lo que se pudo constatar con el estudio, se visualizan tres grandes dimensiones que explican las conductas de riesgo de los jóvenes en relación al alcohol y la conducción en un país como la Argentina:

Falta de percepción de riesgo: predomina en los jóvenes el sentimiento individual de excepción (“a mí no me va a pasar”) que provee la creencia de “autocontrol” y conocimiento del propio límite. En este sentido, el riesgo no es la conducta individual sino

la del “otro” que transita y por esto no se visualiza el costo de la integridad física ante la eventualidad.

Ausencia del Estado: el estado está prácticamente ausente en la toma de decisión, tanto en su faceta de formación como de control. Es por esto que se minimiza el costo de tener que experimentar el control o la sanción.

Cultura del alcohol: el alcohol es un medio para la sociabilidad y se instaló como un hábito que deviene de la adolescencia y es parte esencial del ritual de las salidas nocturnas. En este sentido, tomar representa un beneficio muy alto para ellos.

Puede decirse, entonces, que para los jóvenes tomar alcohol y conducir representa puro beneficio con un bajo costo. Tal como se observó, para los jóvenes manejar representa sentimientos positivos como de mayor libertad, independencia y adultez, a la vez que tomar alcohol implica mayor sociabilidad, disfrute y compañía con amigos. A su vez, al tomar la decisión de consumir alcohol y manejar, los jóvenes no perciben costos. Por un lado, porque muestran una baja percepción del riesgo de sufrir un siniestro vial al conducir en esas circunstancias y, por el otro, porque no sienten la probabilidad de ser controlados y sancionados por el Estado.

En este marco de racionalidad limitada, la pregunta que surge entonces es por qué los jóvenes deberían dejar de realizar una acción que a ellos les genera tanta utilidad. Una posibilidad para modificar la racionalidad del alcohol al volante en el contexto en el que se mueven los jóvenes se asocia con el incremento de los costos percibidos al realizar dicha acción. Los costos de beber y conducir debieran vincularse a:

- a) Las penalidades asociadas por realizar esa acción. En este sentido, es crítico la implementación de controles y sanciones que sean efectivos para generar legitimidad en la normativa y favorecer el cambio de conducta.
- b) Los riesgos (físicos y psíquicos) implicados ante la eventualidad de un siniestro vial ocurrido por causa del alcohol. En este caso, se debe priorizar una estrategia integral y multisectorial de concientización sobre los efectos que provoca el alcohol en el organismo para desincentivar la conducción insegura.

Referencias

Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la seguridad vial. 2016. Buenos Aires: ANSV.

Ministerio de Salud de la Nación, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Tercera encuesta nacional de factores de riesgo para enfermedades no transmisibles (ENFR). Argentina 2013. 2015. Buenos Aires: ENFR.

Monteiro, Maristela G. Alcohol y salud pública en las Américas: un caso para la acción. 2007. Washington, D.C: OPS.

OCDE-ECMT. Jóvenes conductores: El camino hacia la seguridad vial. Publicación conjunta de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte. 2006. París: OCDE.

Romer, Daniel. Adolescent Risk Taking, Impulsivity, and Brain Development: Implications for Prevention. *Developmental Psychobiology*. 2010; 52(3): 263–276.

Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación Argentina (Sedronar). Mortalidad relacionada al consumo de sustancias psicoactivas. Argentina 2015. 2017a. Buenos Aires: Sedronar.

Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación Argentina (Sedronar). Estudio Nacional en población de 12 a 65 años sobre consumo de sustancias psicoactivas. Argentina 2017. 2017b. Buenos Aires: Sedronar.

World Bank (WB). Youth at risk in Latin America and the Caribbean. Understanding the causes, realizing the potential. 2008. Washington, D.C.: The World Bank.

World Health Organization (WHO). Alcohol, gender and drinking problems. Perspectives from Low and Middle Income Countries. 2005. Geneva: WHO.

———. Drinking and driving: a road safety manual for decision makers and practitioners. 2007. Geneva: WHO.

———. Radiografía de la salud de la juventud en el mundo. 2011. Artículo publicado en la página web de la oficina regional para las Américas. Washington: WHO.

———. El aumento de impuestos a las bebidas alcohólicas reduce el consumo, según nuevo estudio. 2016. Artículo publicado en la página web de la oficina regional para las Américas. Buenos Aires: WHO.

Dirección de Estadísticas e Información de la Salud -DEIS (2016). Mortalidad por lesiones en accidentes de tránsito. Argentina. Años 2005-2014. Publicaciones Especiales, Serie12, Número 7. Ministerio de Salud de la Nación.

Kahneman, D. (2003): “ Maps of Bounded Rationality: Psychology for Behavioral Economics, The American Economic Review, 93(5), pp. 1449-1475.

Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (2001). Novice drivers' accidents and violations - a failure on higher or lower hierarchical levels of drivers behaviour. Accident Analysis and Prevention, 33 (6), pp. 759-769.

Ledesma, R., Poó, F., & Peltzer, R. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamientos de riesgo en la conducción. Avaliação Psicológica, Vol. 6, 117, 125.

Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Vol. 1, pp 123–135.