



USO DE DROGAS
Y CONDUCCIÓN EN URUGUAY

FM Fundación **MAPFRE**

FECHA

Junio 2017

Autores:

Por parte de Fundación MAPFRE:

Jesús Monclús

Jorge Ortega

Por parte de Ikerfel:

Juan de Dios Mozas Galán, Dirección del proyecto

Eva Molero Hidalgo, Área técnica

Ana Benítez del Pozo, Coordinación de campo

María José Martínez Garmendia, Centro de cálculo

© Textos: sus autores

© Esta edición:

2017, Fundación MAPFRE

Pº de Recoletos, 23. 28004 Madrid

www.fundacionmapfre.org

La información contenida en el presente estudio puede utilizarse haciendo referencia a la misma del siguiente modo: "Uso de drogas y conducción en Uruguay. © Fundación MAPFRE, 2017"

CONTENIDOS

PRÓLOGO	4
1. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN	7
2. FICHA TÉCNICA	8
3. CARACTERIZACIÓN DE LA MUESTRA	9
4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	13
4.1. Población conductora en comparación con población no conductora	13
4.2. Caracterización de la población conductora	15
4.2.1. Uso y hábitos sobre la conducción	17
4.2.2. Autoimagen como conductor	21
4.3. Significados de la conducción	29
4.4. Percepciones generales sobre conducción y riesgos	30
4.5. Conducción en situaciones de ocio	34
4.5.1. Uso y hábitos sobre la conducción en situaciones de ocio	34
4.5.2. Grado de acuerdo/desacuerdo con ciertas ideas asociadas a la conducción y consumo de sustancias	36
4.5.3. Percepciones acerca de los efectos en la conducción del consumo de sustancias	39
4.5.4. Comportamientos personales de consumo de sustancias y conducción	40
4.6. Consumo de sustancias	51
4.7. Información y estrategias de prevención	56
4.7.1. Información sobre los efectos de sustancias en la conducción	56
4.7.2. Estrategias de prevención en seguridad vial	58
5. CONSIDERACIONES FINALES	60

Prólogo

Viajar por carretera, o por nuestras ciudades, es ahora más seguro que hace apenas 6 años, si consideramos la evolución de las tasas poblacionales de fallecidos en nuestro país. A pesar de ello, casi 450 personas perdieron su vida a nivel estatal en Uruguay en el año 2016 (la cifra más alta en los últimos seis años) y otras 26.821 resultaron lesionadas por un siniestro de tránsito.

Por lo tanto, para alcanzar el Objetivo Cero víctimas graves y mortales que defiende Fundación MAPFRE de cara al año 2030 en ciudad y 2050 en carretera, aún necesitamos redoblar los esfuerzos y seguir luchando contra esta lacra social sin bajar la guardia y, sobre todo, prestando especial atención a las nuevas amenazas a la vida en las carreteras.

En estos momentos, las dos amenazas emergentes principales, en mi opinión, son las distracciones causadas por el móvil y las nuevas tecnologías y, en segundo lugar, la conducción bajo los efectos de las drogas distintas del alcohol. Digo emergentes no porque sean recientes (se sabe desde años que son un problema muy importante) sino sobre todo porque su participación en los siniestros, día a día, siguen mostrando su verdadera y creciente magnitud.

En este estudio nos centramos en la segunda de estas amenazas a la salud pública. En estos momentos y en España, país para el que disponemos de abundantes datos al respecto, circulan por las carreteras más conductores bajo los efectos de drogas como el cannabis o la cocaína, que bajo la influencia del alcohol.

Según el último estudio sobre la prevalencia en el año 2015 del consumo de drogas y alcohol en conductores de vehículos en España publicado por la Dirección General de Tráfico en septiembre de 2016, el 11,8% de ellos dio positivo a alguna sustancia psicoactiva: más de uno de cada diez... Mientras que el 2,6% dio positivo a alcohol (con un alcoholemia superior a 0,05 mg de alcohol por litro de aire espirado), un 7,5% dio positivo a cannabis y un 4,7% a cocaína. En muchas ocasiones, los conductores dieron positivo a varias sustancias. Otro 1,3% había consumido estimulantes anfetamínicos o drogas de diseño, un 0,7% benzodiazepinas; un 0,6 opiáceos o metadona; y un 0,2 ketamina.

Respecto a la evolución de la prevalencia en España entre 2013 y 2015, y una vez ajustados los resultados para hacerlos comparables, el estudio indica que se ha producido una ligera disminución de un punto porcentual en el número total de resultados positivos. Ello se debe a un descenso en el número de alcoholemias positivas ya que para el resto de sustancias se observaron leves incrementos.

Lamentablemente, no disponemos de datos para Uruguay en relación con el consumo de drogas distintas del alcohol. En este sentido, la realización de un futuro estudio específico similar a los realizados en otros países como España puede resultar una medida de gran interés para el diseño de políticas de salud pública y seguridad del tránsito. En su informe anual, por otro lado, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) uruguaya indica que en el año 2016 un 6,4% de los conductores sometidos a espirometrías tras sufrir un siniestro de tránsito dio positivo a la presencia de alcohol en sangre, y ello a pesar de que en dicho año entró en vigor la nueva ley que prohíbe a todo conductor conducir vehículos con cualquier concentración de alcohol en sangre (límite de 0,0 y a diferencia de 2015 cuando el límite para licencias amateur era de 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre (equivalentes a 0,15 miligramos de alcohol por litro de aire espirado). Además, por encima de 1,2 gramos de alcohol por litro de sangre se considera una falta: el 3,2% de los conductores sometidos a pruebas de alcoholemia en Uruguay en 2016 superaba dicha tasa. El dato esperanzador es que en 2016 se redujo en un 7,2% la presencia de alcohol en sangre en conductores implicados en siniestros de circulación con respecto al año 2015.

Una droga tan popular como el cannabis tiene entre sus efectos negativos en la conducción los siguientes: sensación de euforia (incluyendo una peligrosa apreciación subjetiva de seguridad) y estado de ebriedad, hipersensibilidad con alteraciones de la percepción del espacio, el tiempo y la información sensorial (sobre todo la vista y, en particular, alteraciones en la percepción de los colores), alteraciones en la capacidad de reacción, conductas agresivas, dificultades para fijar la atención (el conductor entra a menudo en un estado de ensimismamiento, apartando como resultado la atención del entorno vial), adormecimiento y fatiga... Creo que no hace falta comentar el peligro que supone todo ello para la seguridad de las personas en el tráfico.

Este estudio, realizado a partir de una muestra específica en Uruguay, es el tercero de una serie de investigaciones llevadas a cabo por Fundación MAPFRE y analiza el modo en que los conductores uruguayos de 18 a 50 años de edad se relacionan con el tráfico y los consumos de alcohol y otras drogas. El primer estudio se centró en la situación de los jóvenes menores de 30 años en España y el segundo, recientemente publicado, analizó preguntas similares en una muestra de personas de 18 a 50 años en Canarias. Uruguay es un país especial en este ámbito, ya que se convirtió en el año 2013 en la primera nación en legalizar completamente la marihuana, algo que fue considerado un "experimento a nivel mundial".

Las conclusiones de las diferentes oleadas de informes son sorprendentemente similares y aunque me gustaría remitir al lector a la sección final de este informe, me gustaría destacar tres de ellas. La primera, que un 6% de los entrevistados piensa que se puede consumir drogas en ciertas cantidades si se sabe cómo atenuar los efectos o se conduce con más cuidado. La segunda, que un 36% de los encuestados reconocer haberse subido a un vehículo cuyo conductor había consumido cannabis, marihuana o porros. La tercera, que un 8% de conductores ha circulado en los últimos seis meses

tras haber consumido pastillas sintéticas, éxtasis, etc.; y que dicho porcentaje asciende hasta más de la mitad en el caso del alcohol.

Según el estudio, la estrategia de prevención más útil son los controles en la vía pública seguida de la educación en las aulas. De modo interesante, tanto en España como en Canarias el orden precisamente era el opuesto: primero la educación y, luego, los controles. Las campañas de concienciación y el endurecimiento de las sanciones son preferidas en menor medida, pero siguen siendo citadas por un porcentaje nada desdeñable del 50% en ambos casos.

Queremos agradecer sinceramente a la Fundación de Ayuda contra la Drogadicción (FAD), en España, por la colaboración en la realización de este trabajo, tanto en su diseño inicial como en la presentación de sus resultados. Realmente ellos son los expertos en esta temática y estamos muy orgullosos y esperanzados en poder continuar colaborando con ellos en otras investigaciones y acciones preventivas.

A todos los conductores de Uruguay, y a todos los padres de jóvenes uruguayos en particular, me gustaría pedirles que nunca, nunca, mezclen alcohol, drogas y conducción. Ni como conductores ni como pasajeros de personas que hayan consumido cualquier tipo de sustancia. Si nunca deberíamos poner nuestras manos sobre un volante después de haber consumido, aún menos deberíamos ponernos en manos de conductores bebidos o drogados.

Jesús Monclús

Director de Prevención y Seguridad Vial, Fundación MAPFRE

Mayo de 2017

1. Objetivos de la investigación

El objetivo general de la investigación es analizar el conocimiento y las actitudes de la población de entre 18 y 50 años respecto al consumo de drogas y la conducción en Uruguay.

Los objetivos específicos son:

- Dimensionar a la población conductora y no conductora sobre la población total.
- Caracterizar a la población conductora y no conductora.
- Conocer los hábitos sobre conducción.
- Estimar qué es sinónimo de seguridad.
- Dibujar las conductas sobre el consumo de sustancias.
- Establecer la relación entre el consumo de sustancias y conducción.
- Determinar qué estrategias y campañas de prevención son más útiles para incidir en la seguridad vial.

2. Ficha técnica

El presente es un estudio de tipo cuantitativo, realizado mediante la **técnica de entrevista online** (Sistema CAWI en panel) mediante un cuestionario semiestructurado.

El **universo de análisis** ha sido hombres y mujeres de entre 18 y 50 años residentes en Uruguay.

En el estudio se realizó una **fase de pilotaje**, de un 2% de las entrevistas, en la que se evaluó que el flujo del cuestionario fuera correcto y la adecuada redacción de las preguntas. El resultado fue favorable, por lo que no se realizó ninguna modificación al cuestionario inicial.

Planteamiento metodológico: Se han realizado 1.000 entrevistas, lo que supone un error muestral de $\pm 3,16\%$ para un nivel de confianza del 95,5%, 2σ , distribuidas de la siguiente forma:

Tabla 1. Ficha técnica

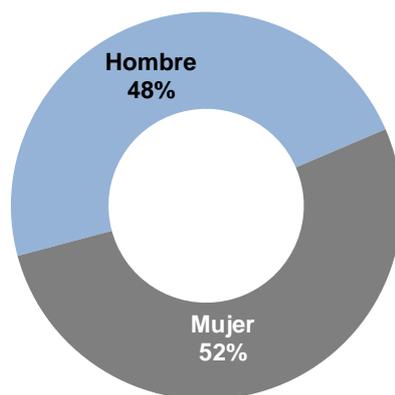
		Uruguay	
Zona	Canelones		191
	Montevideo		454
	Resto de zonas		355
Género	Hombre		477
	Mujer		523
Edad	Entre 18 y 22 años		180
	Entre 23 y 29 años		228
	Entre 30 y 40 años		338
	Entre 41 y 50 años		254
TOTAL			1.000 ($\pm 3,16$)

El **trabajo de campo** se realizó entre el 25 de mayo y el 8 de junio de 2016.

3. Caracterización de la muestra

La muestra participante en el estudio se distribuye de la siguiente manera:

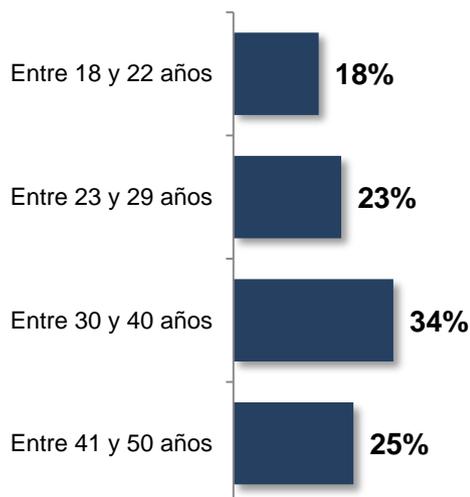
Gráfico 1. Distribución muestral por sexo



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

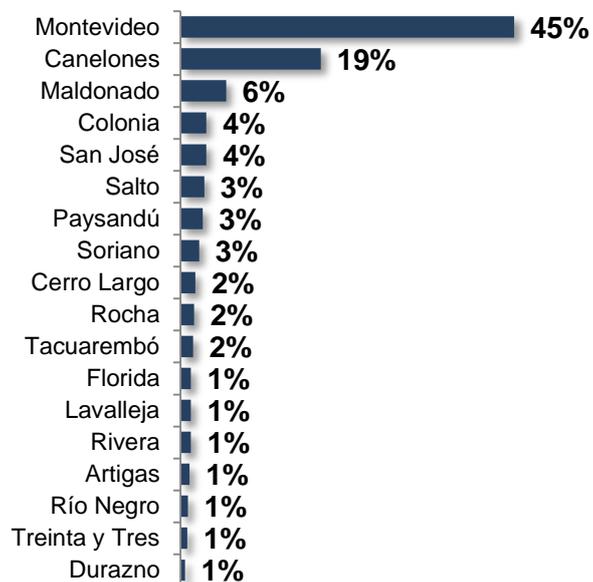
Para manejar mejor los datos, la edad se agrupa en cuatro categorías:

Gráfico 2. Distribución muestral por edad agrupada



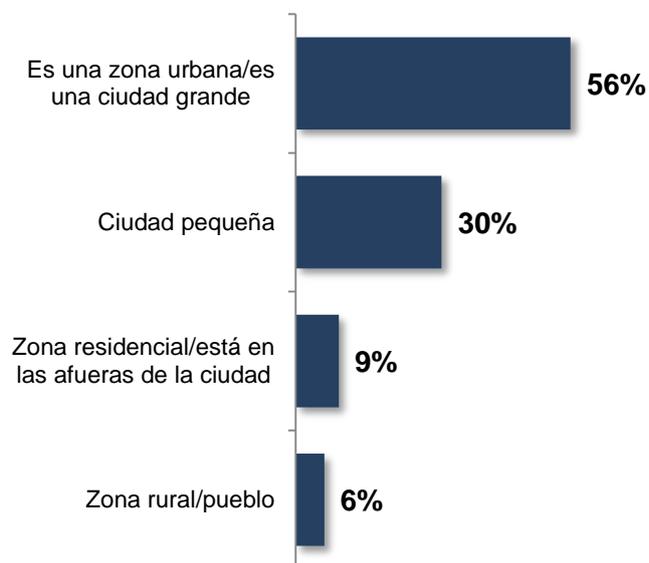
Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

Gráfico 3. Distribución muestral por zona de residencia



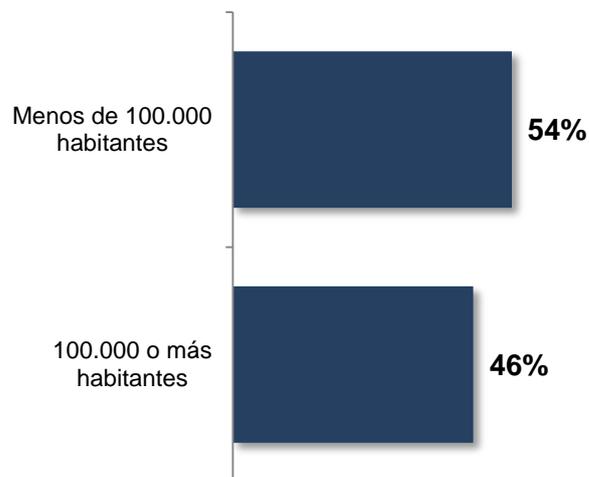
Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

Gráfico 4. Distribución muestral por tipo zona de residencia



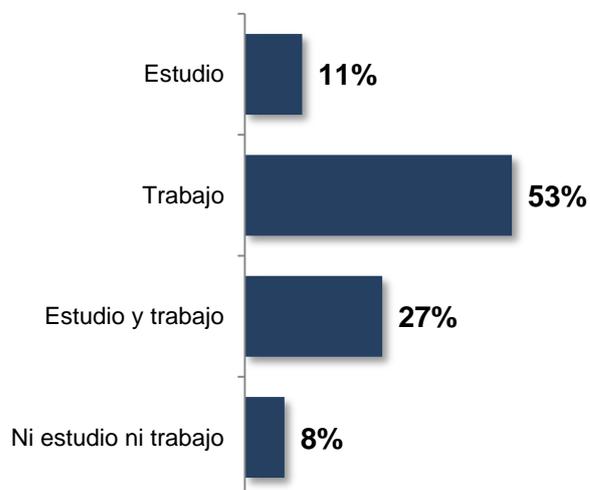
Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

Gráfico 5. Distribución muestral por tamaño de hábitat



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

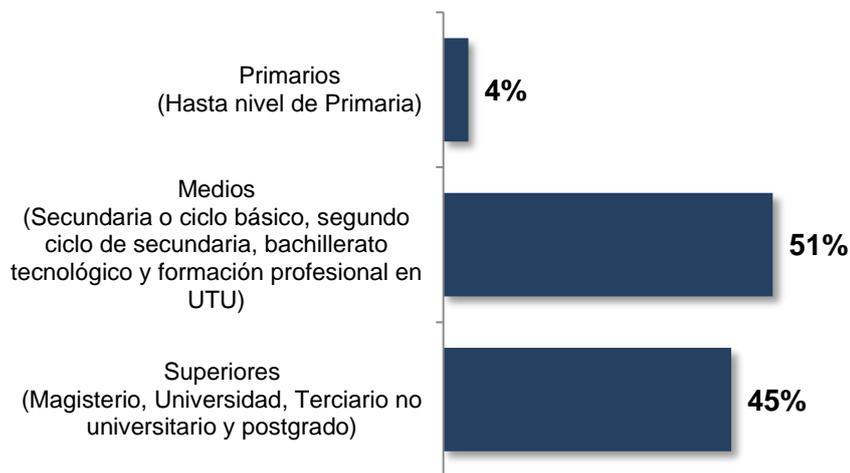
Gráfico 6. Distribución muestral por actividad principal del entrevistado



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

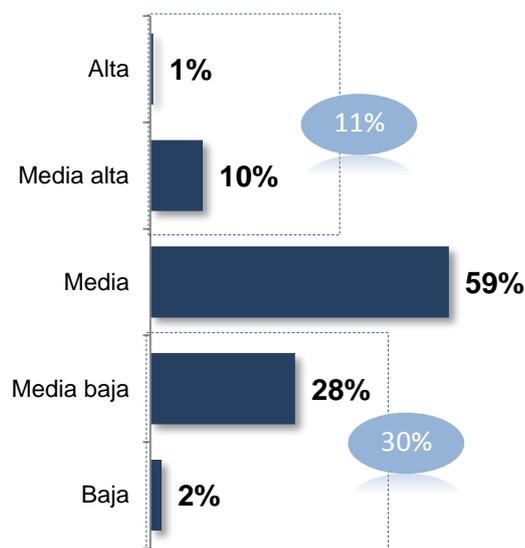
El nivel de estudios mostrados es el resultado de aquellos participantes en el estudio que están estudiando en la actualidad y de aquellos que no están estudiando en el momento del estudio:

Gráfico 7. Distribución muestral por nivel de estudios



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

Gráfico 8. Distribución muestral por clase social autopercebida



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

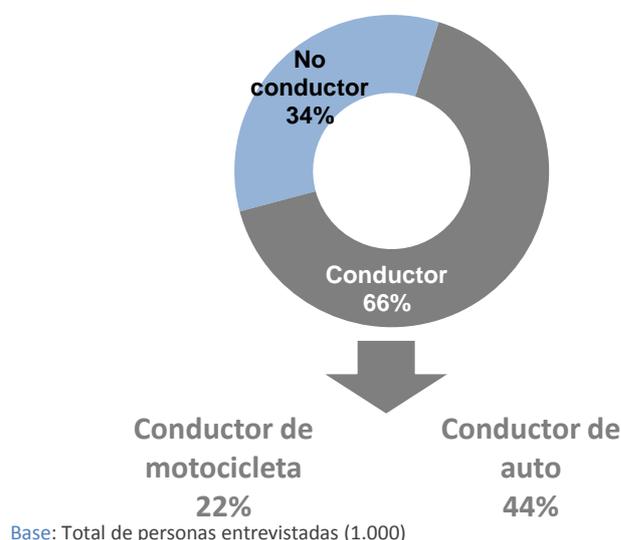
4. Resultados de la investigación

4.1. POBLACIÓN CONDUCTORA EN COMPARACIÓN CON POBLACIÓN NO CONDUCTORA

Para dimensionar y caracterizar la población de 18 a 50 años de Uruguay se establece la siguiente diferenciación:

- **Población conductora:** personas que poseen carnet de conducir de motocicleta o de coche y conducen con cierta frecuencia. Entre aquellas personas que poseen ambos tipos de carnet, se discrimina en función de la frecuencia con la que utilizan cada uno de estos vehículos para encuadrarlos como conductor de motocicleta o de coche.
- **Población no conductora:** personas que no poseen ningún carnet de conducir. Dentro de este colectivo también se contabiliza a aquellos que tienen carnet de conducir pero no conducen nunca.

Gráfico 9. Población conductora en comparación con población no conductora



Como se observa en el gráfico anterior, en Uruguay la población conductora es superior a la población no conductora: la primera supone el 66% frente al 34%.

Se observan diferencias entre la población conductora y la no conductora. La primera se concentra en los varones y más del 64% en mayores de 29 años. Mientras, la población no conductora tiene más presencia en el segmento femenino, entre los menores de 23 años y en los que se encuadran dentro de una clase social más baja.

Tabla 2. Caracterización población conductora en comparación con población no conductora

		Población conductora (n=658)	Población no conductora (n=342)
SEXO	Hombre	56%	32%
	Mujer	44%	68%
EDAD	Entre 18 y 22 años	15%	24%
	Entre 23 y 29 años	22%	25%
	Entre 30 y 40 años	37%	28%
	Entre 41 y 50 años	27%	23%
HÁBITAT	Menos de 100.000 habitantes	52%	58%
	100.000 o más habitantes	48%	42%
CLASE SOCIAL	Media alta + alta	13%	7%
	Media	62%	53%
	Media baja + baja	26%	40%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido horizontal

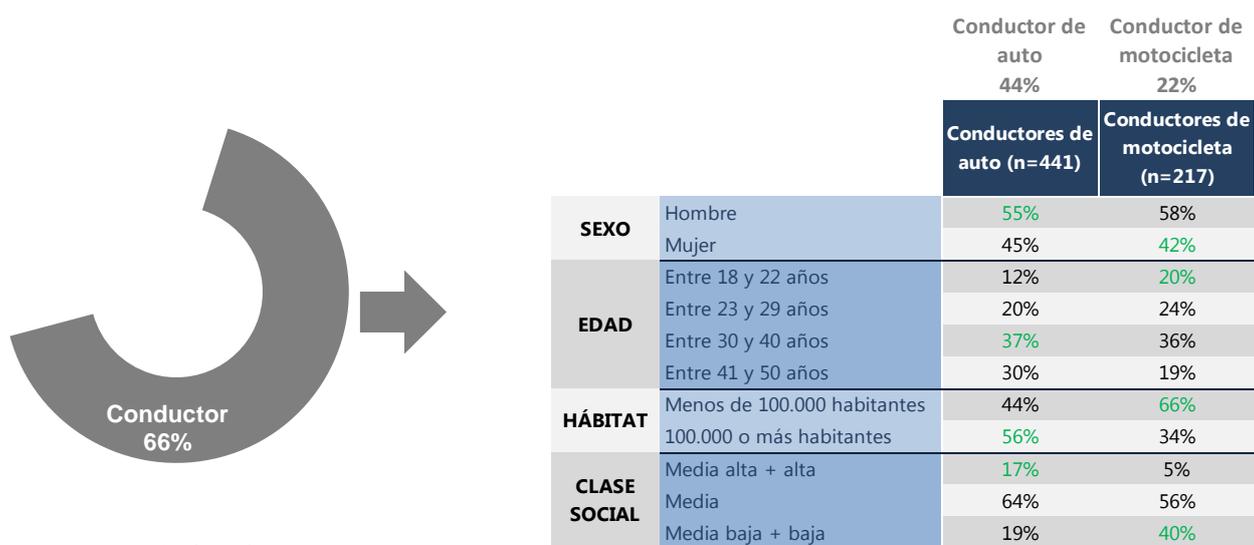
4.2. CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN CONDUCTORA

En Uruguay, los conductores suponen el 66% del total de la población, distribuyéndose entre conductores de coche (44%) y conductores de motocicleta (22%).

Tal y como se muestra en la siguiente tabla, por sexo, no se encuentran grandes diferencias a la hora de conducir un coche o una moto: se conduce en la misma proporción, aunque son las mujeres las que cuentan con una menor presencia frente a los varones. Teniendo en cuenta la edad, en el segmento más jóvenes –de 18 a 29 años– tiene una mayor presencia la motocicleta mientras que entre los mayores de 29 años la presencia es mayor del coche.

En los municipios menores de 100.000 habitantes predominan los conductores de moto mientras que los que en los que tienen un tamaño mayor lo hacen los conductores de coche.

Tabla 3. Caracterización población conductora



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

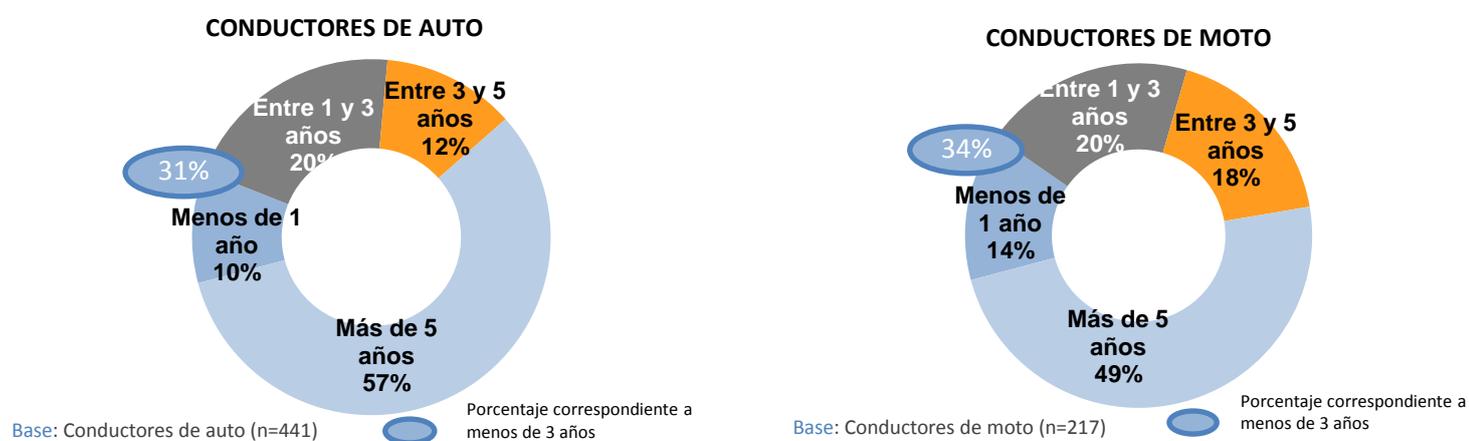
Porcentajes calculados en sentido vertical

% Porcentajes destacados en sentido horizontal

La antigüedad en la posesión de los carnets de conducir es mayor de 5 años en ambas tipologías de conductores: en aquellos que conducen un auto, suponen casi 6 de cada 10 conductores mientras que el los de moto son casi 5 de cada 10 conductores.

Los conductores más noveles, con menos de un año en la posesión del carnet de conducir está más presentes entre aquellos que conducen una moto, el 14%, frente al 10% de los conductores de auto.

Gráfico 10. Antigüedad en la posesión del carnet de conducir



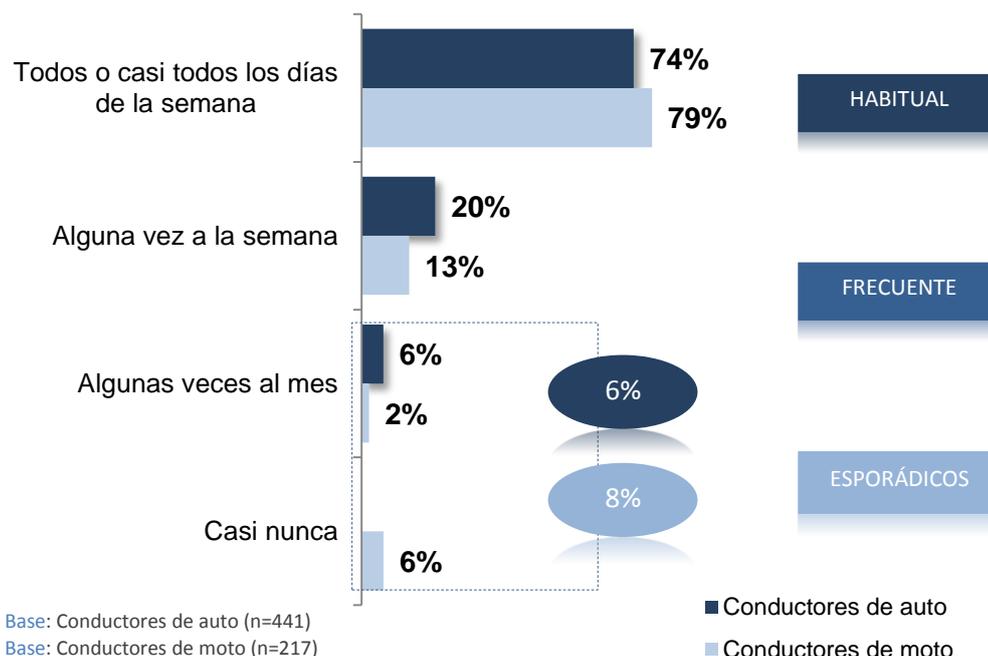
4.2.1. Uso y hábitos sobre la conducción

En función de la frecuencia de uso del vehículo, se establece la siguiente tipología de conductores:

- **Los habituales**, que son aquellos que lo usan todos o casi todos los días de la semana.
- **Los frecuentes**, que lo hacen alguna vez a la semana.
- **Los esporádicos**: que conducen algunas veces al mes o no lo hacen casi nunca.

En Uruguay los conductores, tanto de coche como de motocicleta, son frecuentes: utilizan su vehículo todos los días (74% y 79% respectivamente). Los encuadrados como habituales suponen el 20% de los conductores de coche frente al 13% de los conductores de motocicleta y los esporádicos un 6% frente al 8%.

Gráfico 11. Frecuencia de la conducción



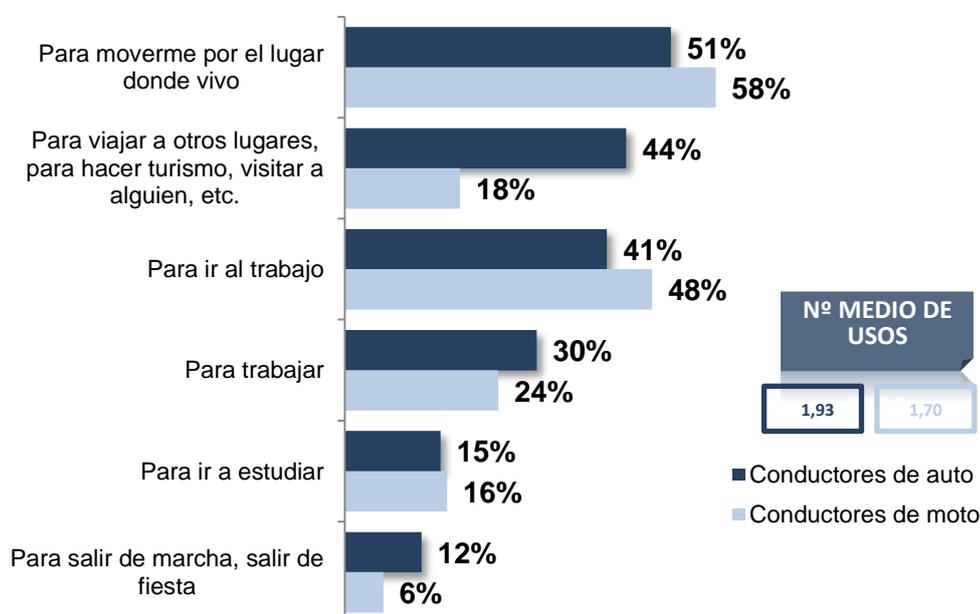
La utilización de los vehículos de manera habitual está vinculada a la realización de más de una actividad: en el caso del auto, el número medio de usos es mayor que el caso de la motocicleta: 1,93 de los primeros frente a 1,70 de los segundo.

Su uso principal se encuentra en la movilidad por el lugar de residencia y como medio de transporte para ir al trabajo, es decir, para una movilidad que podríamos calificar como “básica”.

Se observan diferencias entre los conductores de coche y de motocicleta especialmente a la hora de ir al trabajo, actividad que el segundo segmento utiliza la motocicleta en mayor medida que los conductores de coche -48% frente al 41%- y para salir de fiesta, que aquellos que usan el coche para este fin suponen una mayor proporción que los conductores de motocicleta (12% frente al 6%).

Aunque la mayor diferencia entre ambos colectivos se encuentra en viajar a otros lugares, hacer turismo, etc., actividad en la que la motocicleta se utiliza en una diferencia mucho menor que entre los conductores de auto: 18% y 44% respectivamente.

Gráfico 12. Usos de vehículo



Base: Conductores de auto (n=441). Base: Conductores de moto (n=217).
 Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

Centrándonos en los conductores de coche, el uso de este vehículo para ir al trabajo es mayoritario entre los varones, los mayores de 29 años y entre aquellos que tienen una antigüedad de más de 5 años en la posesión del carnet.

Para ir a estudiar, el coche es utilizado principalmente por los menores de 30 años, por aquellos que tienen o están estudiando un nivel de estudios alto y por los que se definen con una clase social media- alta.

Tabla 4. Usos del coche: segmentación

		Para ir al trabajo	Para ir a estudiar	Para trabajar	Para salir de marcha, salir de fiesta	Para viajar a otros lugares, para hacer turismo, visitar a alguien, etc.	Para moverme por el lugar donde vivo
SEXO	Hombre (n=244)	44%	13%	38%	11%	45%	50%
	Mujer (n=197)	38%	16%	19%	12%	44%	52%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=54)	20%	33%	7%	17%	31%	59%
	Entre 23 y 29 años (n=90)	36%	22%	37%	18%	44%	51%
	Entre 30 y 40 años (n=164)	45%	10%	28%	10%	45%	46%
	Entre 41 y 50 años (n=133)	50%	7%	36%	7%	49%	53%
HÁBITAT	De 2.000 a 99.999 habitantes (n=176)	41%	14%	31%	9%	43%	57%
	100.000 o más habitantes (n=245)	41%	16%	29%	13%	45%	47%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=135)	27%	20%	23%	11%	36%	47%
	Entre 3 y 5 años (n=53)	38%	8%	17%	13%	49%	68%
	Más de 5 años (n=253)	50%	13%	36%	11%	48%	49%
NIVEL DE ESTUDIOS	Primarios (n=13)	31%		54%		46%	38%
	Medios (n=173)	46%	9%	34%	11%	39%	46%
	Superiores (n=255)	39%	19%	25%	13%	48%	55%
CLASE SOCIAL	Media alta + alta (n=75)	43%	29%	28%	19%	47%	55%
	Media (n=284)	42%	13%	30%	11%	46%	53%
	Media baja + baja (n=82)	40%	7%	30%	6%	38%	41%

Porcentajes calculados en sentido horizontal

% Porcentajes destacados en sentido vertical

La utilización de la motocicleta para ir al trabajo se da en una mayor proporción ente los varones y como medio de transporte para ir a estudiar, es utilizada principalmente por los menores de 23 años y por aquellos que tienen o están estudiando un nivel de estudios alto.

Tabla 5. Usos de la motocicleta: segmentación

		Para ir al trabajo	Para ir a estudiar	Para trabajar	Para salir de marcha, salir de fiesta	Para viajar a otros lugares, para hacer turismo, visitar a alguien, etc.	Para moverme por el lugar donde vivo
SEXO	Hombre (n=125)	57%	17%	30%	6%	19%	54%
	Mujer (n=92)	36%	15%	16%	7%	15%	64%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=44)	39%	43%	18%	14%	18%	59%
	Entre 23 y 29 años (n=53)	55%	9%	23%	9%	15%	51%
	Entre 30 y 40 años (n=78)	50%	12%	31%	4%	18%	58%
	Entre 41 y 50 años (n=42)	45%	5%	19%		19%	67%
HÁBITAT	De 2.000 a 99.999 habitantes (n=126)	43%	17%	25%	9%	18%	63%
	100.000 o más habitantes (n=73)	56%	15%	25%	4%	18%	51%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=73)	47%	22%	23%	8%	15%	62%
	Entre 3 y 5 años (n=38)	45%	18%	21%	11%	18%	55%
	Más de 5 años (n=106)	50%	11%	25%	4%	19%	57%
NIVEL DE ESTUDIOS	Primarios (n=7)	43%		14%		14%	71%
	Medios (n=147)	44%	12%	26%	6%	18%	58%
	Superiores (n=63)	59%	27%	21%	8%	17%	57%
CLASE SOCIAL	Media alta + alta (n=10)	30%	20%	30%	10%	30%	50%
	Media (n=121)	48%	16%	25%	7%	17%	60%
	Media baja + baja (n=86)	50%	16%	22%	5%	17%	57%

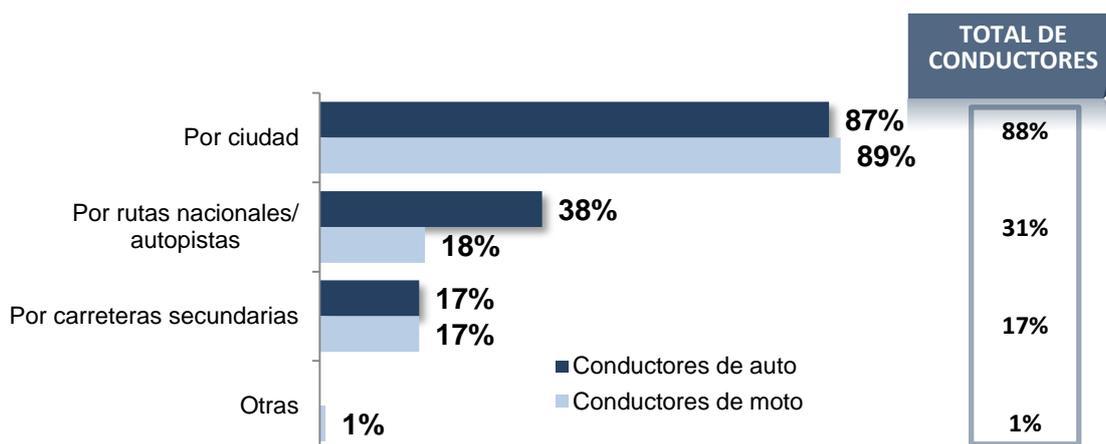
Porcentajes calculados en sentido horizontal

% Porcentajes destacados en sentido vertical

En Uruguay, la vía por la que se conduce principalmente es por ciudad, ya sean los conductores de auto (87%) o conductores de motocicleta (89%).

Los conductores de coche conducen en una proporción mayor por rutas nacionales o autopistas (38%) que los conductores de motocicleta (18%).

Gráfico 13. Vías por las que se conduce con más frecuencia



Base: Conductores de auto (n=441). Base: Conductores de moto (n=217).
Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

Atendiendo al tamaño de hábitat en el que se reside, los conductores de automóvil y de motocicleta que circulan con más frecuencia por rutas nacionales son los que residen en municipio de tamaño medio (entre 2 y 99 mil habitantes):

Tabla 6. Vías por las que se conduce con más frecuencia según tamaño de hábitat

CONDUCTORES DE AUTO		Por ciudad	Por rutas nacionales/ autopistas	Por carreteras secundarias	Otras
HÁBITAT	Menos de 2.000 habitantes (n=20)	75%	35%	25%	
	De 2.000 a 99.999 habitantes (n=176)	85%	46%	27%	1%
	100.000 o más habitantes (n=245)	90%	31%	9%	0%

Porcentajes calculado en sentido horizontal. Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

% Porcentajes destacados en sentido vertical

CONDUCTORES DE MOTO		Por ciudad	Por rutas nacionales/ autopistas	Por carreteras secundarias	Otras
HÁBITAT	Menos de 2.000 habitantes (n=18)	67%	17%	28%	6%
	De 2.000 a 99.999 habitantes (n=126)	92%	21%	16%	1%
	100.000 o más habitantes (n=73)	90%	14%	15%	

Porcentajes calculado en sentido horizontal. Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

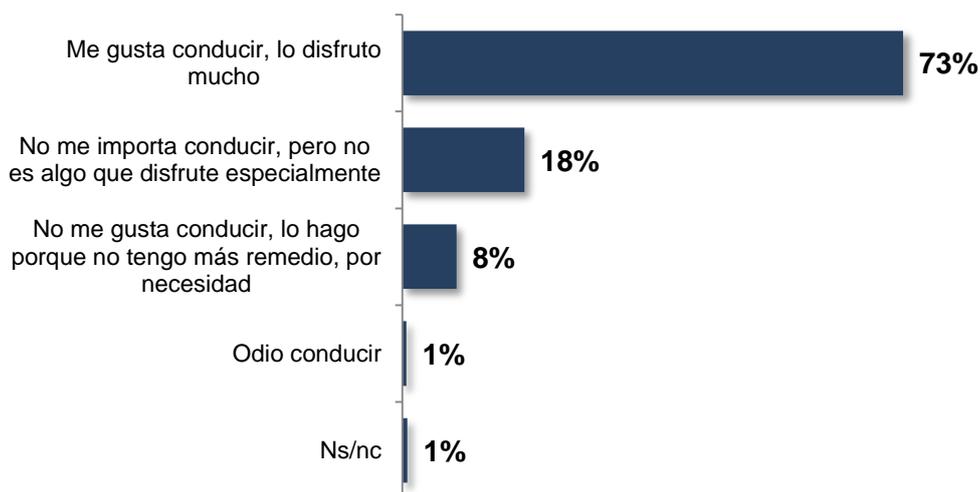
% Porcentajes destacados en sentido vertical

4.2.2. Autoimagen como conductor

¿Qué imagen tienen los conductores de sí mismos? ¿Y de los demás? ¿Qué se siente al conducir? ¿Cómo se definen los conductores? Estas preguntas se incluyeron en el cuestionario para conocer los aspectos más subjetivos de la conducción y configurar la percepción que tienen los propios conductores sobre sí mismos y sobre el resto de conductores.

En Uruguay, para los que conducen un vehículo conducir es un placer de forma mayoritaria: al 73% de los conductores les gusta conducir, lo disfruta mucho, frente al 27% que se encuadraría dentro del plano de una posición más funcional y con menor grado de disfrute, llegando, incluso, a odiar esta actividad (1%).

Gráfico 14. Sentido de la conducción: De las siguientes frases, ¿cuál es la que mejor expresa lo que sientes al conducir?



Base: Conductores de auto y motocicleta (n=658)

Atendiendo a diferentes variables de segmentación, no existen diferencias significativas ante los distintos sentidos de la conducción a excepción de “me gusta conducir, lo disfruto mucho” donde el porcentaje de varones que manifiestan sentirse así es significativamente mayor que el de las mujeres.

Tabla 7. Sentido de la conducción: segmentación

		Me gusta conducir, lo disfruto mucho	No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	No me gusta conducir, lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	Odio conducir
SEXO	Hombre (n=369)	81%	12%	6%	1%
	Mujer (289)	63%	25%	11%	1%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=98)	78%	14%	8%	
	Entre 23 y 29 años (n=143)	74%	16%	8%	1%
	Entre 30 y 40 años (n=242)	68%	23%	8%	
	Entre 41 y 50 años (n=176)	76%	14%	7%	2%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=441)	74%	17%	7%	1%
	Conductor de moto (n=217)	71%	18%	10%	0%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=208)	69%	19%	11%	0%
	Entre 3 y 5 años (n=91)	70%	20%	9%	
	Más de 5 años (n=359)	76%	16%	6%	1%

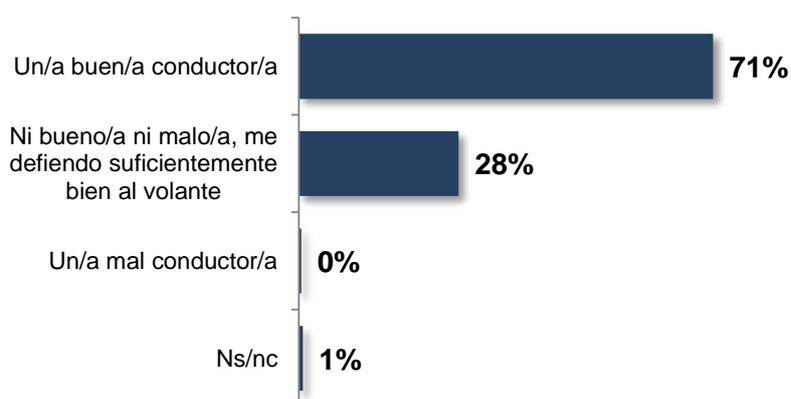
Porcentaje calculado en sentido horizontal

% Porcentajes destacados en sentido vertical

A la hora de definirse como conductores, los participantes en el estudio podían seleccionar tres opciones excluyente entre sí con un escalado que iba desde “Buen conductor” hasta “Mal conductor” pasando por la opción intermedia de “ni bueno, ni malo”.

El 71% de los conductores se percibe como un buen conductor mientras que el 28% se posiciona en una posición neutra. Una proporción muy pequeña, que no llega ni al 1%, se define como “mal conductor”:

Gráfico 15. Autoimagen como conductor: Dirías que, en general, eres...



Base: Conductores de auto y motocicleta (n=658)

A la hora de hablar de esta autoimagen teniendo en cuenta otras variables, por su escasa proporción, no se tiene en cuenta las respuestas correspondientes a “Un mal conductor”.

Entre los que se consideran buenos conductores, destacan los varones en un porcentaje significativamente mayor que las mujeres así como aquellos que tienen una antigüedad mayor de 5 años en el carnet de conducir, frente a los que son conductores con menos experiencia.

Aquellos conductores que se sitúan en una posición neutra, “ni buen conductor ni mal conductor” se encuadran más las mujeres, los situados entre 30 y 40 años y los conductores con una experiencia menor a 3 años.

Tabla 8. Autoimagen como conductor: segmentación

		Un/a buen/a conductor/a	Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante
SEXO	Hombre (n=369)	78%	22%
	Mujer (289)	63%	35%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=98)	71%	29%
	Entre 23 y 29 años (n=143)	79%	20%
	Entre 30 y 40 años (n=242)	65%	33%
	Entre 41 y 50 años (n=176)	73%	25%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=441)	72%	26%
	Conductor de moto (n=217)	70%	30%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=208)	65%	35%
	Entre 3 y 5 años (n=91)	71%	27%
	Más de 5 años (n=359)	75%	23%

Porcentaje calculado en sentido horizontal

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Atendiendo al cruce del sentimiento que provoca la conducción por la autoimagen como conductor, y eliminando las respuestas correspondientes a “Un mal conductor”, los resultados arrojan que entre los que se consideran buenos conductores el sentimiento de la conducción es placentero: se disfruta mucho en el 80% de los casos mientras que entre los que se sitúan en una posición neutral - ni bueno ni malo- la conducción funcional es significativamente mayor.

Tabla 9. Sentimiento de la conducción por autoimagen como conductor

	Un/a buen/a conductor/a (n=469)	Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante (n=181)
Me gusta conducir, lo disfruto mucho	80%	57%
No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	14%	28%
No me gusta conducir, lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	5%	15%
Odio conducir	0%	1%

Porcentaje calculado en sentido vertical

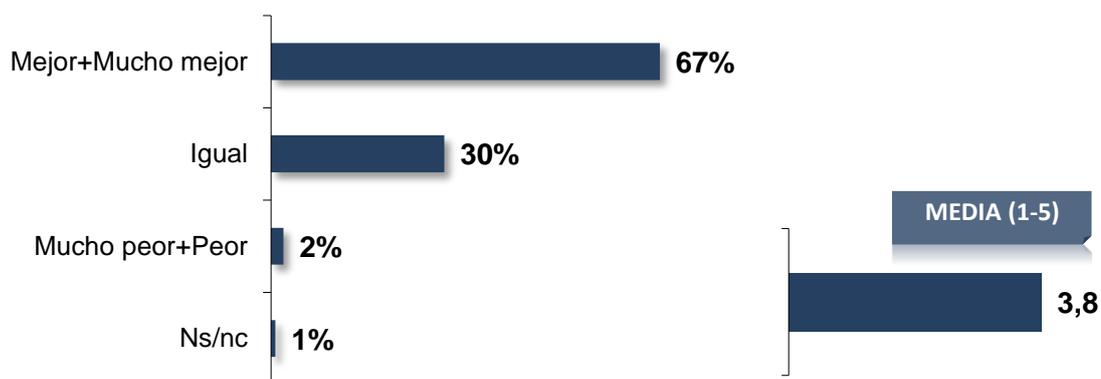
% Porcentajes destacados en sentido vertical

Además de señalar la autoimagen de sí mismos como conductores, se les pidió a los entrevistados que lo hicieran comparativamente con el resto de conductores. De nuevo, la visión propia que se tiene como conductor es bastante positiva: el 67% de los conductores se considera mejor o mucho mejor que los otros.

Casi un tercio de los conductores se sitúa al mismo nivel que el resto de usuarios de vehículos: el 30% considera que no es mejor ni peor, sino que es igual a los demás.

Las posturas negativas representan un 2%: sólo unos cuantos conductores manifiestan ser peores o mucho peores que el resto.

Gráfico 16. Con respecto a los demás conductores, te consideras...



Base: Conductores de auto y motocicleta (n=658).

En una escala de 1 a 5, donde 1 significa "Mucho mejor" y 5 "Mucho peor". Para facilitar la comprensión, las medias aparecen invertidas.

Atendiendo a las diferentes variables, el desempeño de la conducción comparativamente con otros es mejor o mucho mejor significativamente en los varones frente a las mujeres mientras que es el segmento femenino de la población conductora la que se sitúa en una posición más igualitaria, de manera significativa a la población conductora masculina.

Tabla 10. Con respecto a los demás conductores, te consideras...: segmentación

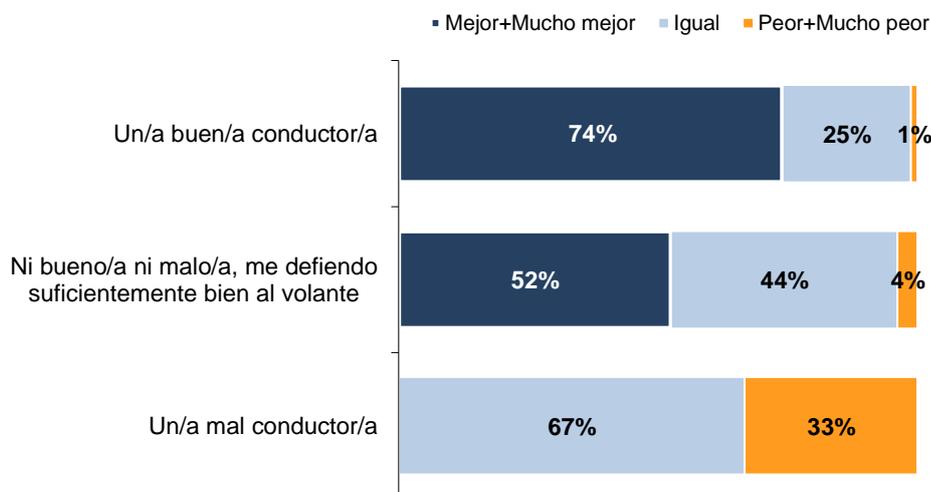
		Mejor+Mucho mejor	Igual	Peor+Mucho peor
SEXO	Hombre (n=369)	71%	26%	2%
	Mujer (289)	62%	35%	2%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=98)	57%	40%	3%
	Entre 23 y 29 años (n=143)	67%	31%	1%
	Entre 30 y 40 años (n=242)	69%	29%	1%
	Entre 41 y 50 años (n=176)	70%	25%	4%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=441)	67%	30%	2%
	Conductor de moto (n=217)	67%	30%	2%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=208)	61%	37%	2%
	Entre 3 y 5 años (n=91)	67%	30%	2%
	Más de 5 años (n=359)	71%	26%	2%

Porcentaje calculado en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Si realizamos el cruce de la autoimagen de los conductores por la imagen comparativa que se tiene de los demás usuarios de vehículos la fotografía resultante es nítida: los buenos conductores opinan que conducen mejor o mucho mejor que los demás usuarios de la vía (74%) mientras que los que opinan que son malos conductores no se encuadran en esa categoría comparativa sino que mayoritariamente creen que son similares al resto (casi 7 de cada 10) o peores/mucho peores.

Gráfico 17. Autoimagen como conductor por comparativa con otros conductores



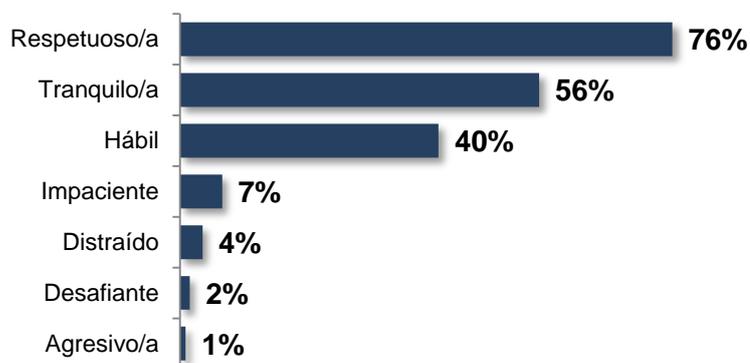
Base: Conductores de auto y motocicleta (n=658)

Con el fin de elaborar una imagen más detallada, también se les pidió a los conductores que se definieran con dos adjetivos de un listado de 7 calificativos.

Por la proporción de conductores que mencionan cada uno de los ítems propuestos, tal y como se muestra en el siguiente gráfico, los atributos con los que más se definen son dos: respetuoso (76%) y tranquilo (56%). En tercera posición está el ser hábil, característica definitoria para el 46% de los conductores.

De forma minoritaria se produce la elección de adjetivos menos positivos como impaciente (7%), distraído (4%), desafiante (2%) o agresivo (1%).

Gráfico 18. Autodefinition al volante



Base: Conductores de auto y motocicleta (n=658)

Atendiendo al género de los participantes, son las mujeres las que significativamente se declaran respetuosas y tranquilas en mayor proporción a los varones mientras que en cuestiones de habilidad son ellos los que se caracterizan con este adjetivo en mayor medida que el segmento femenino.

Por edad no se muestran diferencias, a excepción de los mayores de 29 años que se declaran respetuosos en una proporción más alta que los menores de 30 años.

Tabla 11. Autodefinición al volante: segmentación

		Respetuoso/a	Tranquilo/a	Hábil	Impaciente	Distraído/a	Desafiante	Agresivo/a
SEXO	Hombre (n=369)	71%	51%	50%	7%	3%	2%	1%
	Mujer (289)	83%	62%	28%	6%	4%	1%	0%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=98)	62%	57%	48%	12%	7%	2%	1%
	Entre 23 y 29 años (n=143)	75%	53%	44%	8%	3%	1%	3%
	Entre 30 y 40 años (n=242)	79%	57%	37%	5%	3%	2%	
	Entre 41 y 50 años (n=176)	82%	55%	37%	5%	2%	1%	1%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=441)	77%	55%	42%	6%	3%	1%	1%
	Conductor de moto (n=217)	75%	57%	36%	7%	5%	2%	
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=208)	72%	55%	39%	7%	6%	2%	1%
	Entre 3 y 5 años (n=91)	74%	67%	30%	10%	2%	1%	
	Más de 5 años (n=359)	79%	53%	43%	6%	2%	1%	1%

Porcentaje calculado en sentido horizontal

% Porcentajes destacados en sentido vertical

¿Cuáles son los adjetivos que se utilizan para definirse en función de la autoimagen que se tenga de sí mismo? Los resultados se muestran en la siguiente tabla y reflejan que los buenos conductores se declaran mayoritariamente respetuosos (76%), tranquilos (54%) y hábiles (48%).

Los que no se califican ni buenos ni malos se definen como respetuosos (77%) y tranquilos (61%) mientras que el 100% de los que se consideran malos conductores son respetuosos.

Tabla 12. Autoimagen por autodefinición al volante

	Un/a buen/a conductor/a (n=469)	Ni bueno/a ni malo/a, me definiendo suficientemente bien al volante (n=181)	Un/a mal conductor/a (n=181)
Respetuoso/a	76%	77%	100%
Tranquilo/a	54%	61%	33%
Hábil	48%	21%	
Agresivo/a	1%	1%	
Distraído/a	1%	10%	
Desafiante	2%	1%	
Impaciente	5%	9%	33%

Porcentaje calculado en sentido vertical

% Porcentajes destacados en sentido vertical

4.3. SIGNIFICADOS DE LA CONDUCCIÓN

Para conocer los múltiples y diferentes significados de la conducción, a todos los entrevistados –independientemente de si eran conductores o no- se les realizó la pregunta de qué significa conducir bien dándoles la posibilidad de realizar esta definición a través de la selección de dos frases.

Los datos ponen de manifiesto que en Uruguay para la población de 18 a 50 años de edad conducir bien es un concepto relativamente claro y que se basa en tres atributos principalmente: respetar las normas de seguridad y señales de tráfico (75%), conducir con prudencia (43%) y tener reflejos, capacidad de reacción (23%).

Otros atributos basados en la habilidad y pericia del conductor tienen menos peso - como conducir con confianza (12%), no perder los nervios (8%) y conocer las capacidades y recursos al volante (7%)- así como aquellos relacionados con la adaptación de la conducción al momento, es decir, adaptarse a las circunstancias del tráfico (13%), adaptar la velocidad a las circunstancias (12%) y superar la torpeza de otros conductores (3%).

Para la población Uruguaya conducir bien no es sinónimo de conducir con agilidad, con rapidez ni sacar el máximo partido al vehículo pues ambas respuestas no son elegidas por los entrevistados.

Gráfico 19. Elementos de buena conducción. ¿Qué significa para ti conducir bien?



Base: Total de personas entrevistadas (1.000).

Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

Segmentando estas respuestas por distintas variables, los resultados son muy similares aunque con ligeros matices, tal y como se muestra en la siguiente tabla: conducir con prudencia es una característica compartida por los mayores de 29 años en una mayor proporción que la población más joven, así como saber adaptarse a las circunstancias del tráfico y conducir con confianza son elementos de buena conducción de forma significativa para aquellos que son conductores frente a los que no lo son.

Tabla 13. Elementos de buena conducción: segmentación

		Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico	Conducir con prudencia	Tener reflejos, capacidad de reacción	Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	Conducir con confianza	Adaptar la velocidad a las circunstancias al margen de las señales de tráfico	No perder los nervios al volante, conducir relajado/a	Conocer las propias capacidades y recursos al volante	Conducir con agilidad, con rapidez	Sacar el máximo partido al vehículo	Superar la torpeza de otros/as conductores/as
SEXO	Hombre (n=477)	72%	43%	21%	14%	13%	10%	7%	8%	1%	1%	4%
	Mujer (n=523)	77%	42%	25%	12%	11%	10%	8%	6%			2%
EDAD	Entre 18 y 22 años	71%	32%	22%	14%	14%	18%	11%	6%	1%		4%
	Entre 23 y 29 años	76%	43%	24%	12%	13%	9%	7%	7%	1%		1%
	Entre 30 y 40 años	74%	45%	22%	14%	12%	8%	7%	6%		0%	4%
	Entre 41 y 50 años	77%	46%	23%	13%	9%	8%	6%	8%		1%	3%
COLECTIVO	Conductor (n=658)	70%	43%	24%	15%	14%	10%	8%	6%	0%	0%	4%
	No conductor (n=342)	83%	42%	20%	10%	7%	11%	6%	7%	0%		3%

Porcentajes calculados en sentido horizontal

% Porcentajes destacados en sentido vertical

4.4. PERCEPCIONES GENERALES SOBRE CONDUCCIÓN Y RIESGOS

Para obtener una aproximación sobre las posturas de la población en Uruguay, tanto como si conduce un vehículo como si no, se preguntó por su postura ante factores de riesgo asociados a la conducción y empleando una escala de 0 a 10 –donde 0 es nada de acuerdo y 10 totalmente de acuerdo– los entrevistados tenían que posicionarse en cada una de las afirmaciones mostradas.

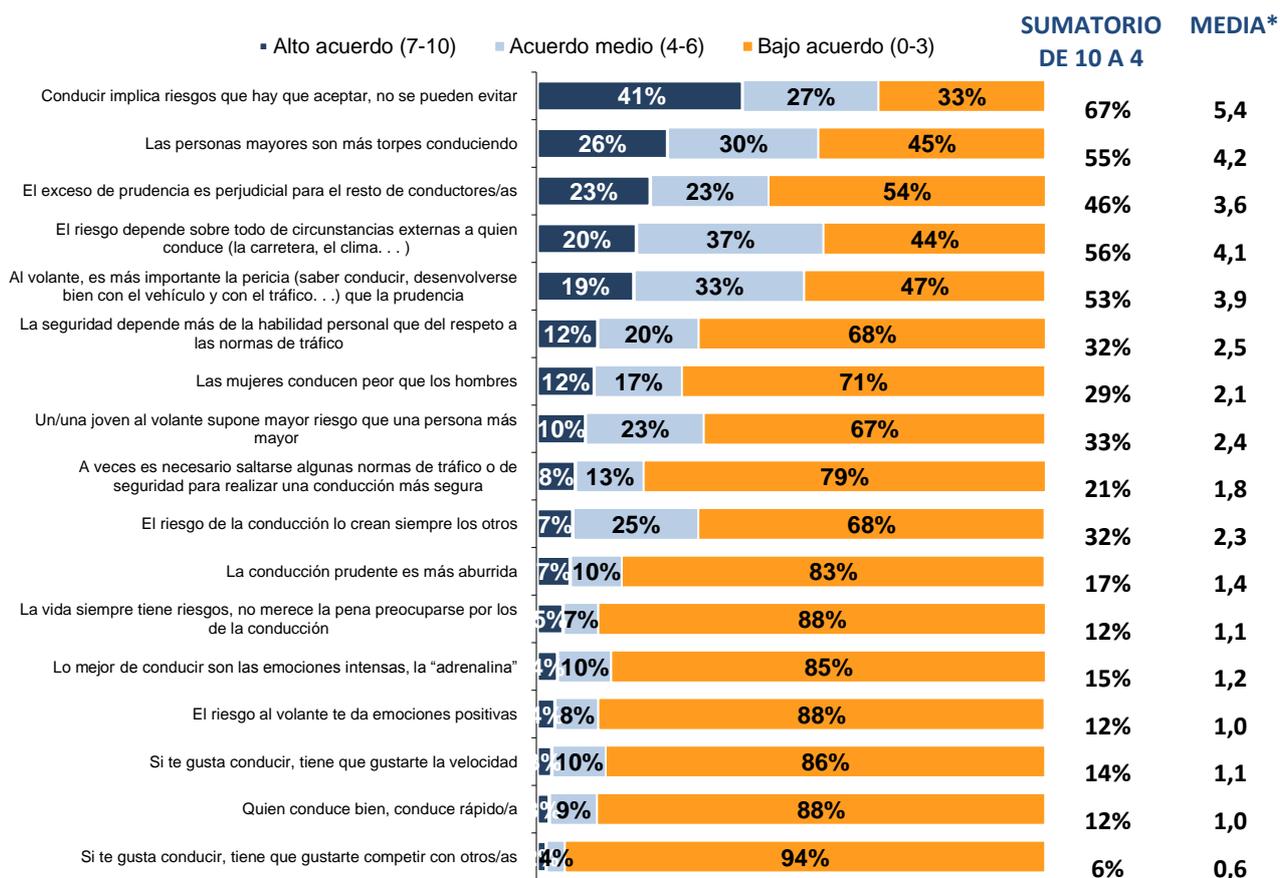
Para facilitar la comprensión de los resultados, los resultados se agrupan en tres grados de acuerdo: las puntuaciones de 7 a 10, correspondientes a totalmente o bastante de acuerdo y mostrando los resultados de mayor a menor en función de este sumatorio; 6 a 4, algo de acuerdo o acuerdo medio; y 3 a 0, poco o nada de acuerdo o acuerdo bajo. Al lado, se encuentra la media de cada una de las afirmaciones.

Tal y como se muestra en el siguiente gráfico, y atendiendo al sumatorio de las puntuaciones con mayor grado de acuerdo (valores de 7 a 10), sólo encontraríamos 4 afirmaciones con las que el 20% de entrevistados o más comparten esta opinión: conducir implica riesgos que hay que aceptar, las personas mayores son más torpes conduciendo, el exceso de prudencia es perjudicial y el riesgo depende sobre todo de las circunstancias externas a quien conduce.

Pero hay que hacer un análisis con las puntuación de 4 a 10, de las que diríamos que manifiestan acuerdo con las afirmaciones: de esta manera, más de la mitad de los entrevistados manifestaría acuerdo con cuatro afirmaciones: conducir implica riesgos que hay que aceptar, el riesgo depende sobre todo de las circunstancias externas a quien conduce, las personas mayores son más torpes conduciendo, y al volante, es más importante la pericia que la prudencia.

Observando los datos desde el punto de vista contrario, es decir, desde las valoraciones con un mayor grado de desacuerdo (de 0 a 3) sólo es una la afirmación que unifica al 94% de los entrevistados: si te gusta conducir tiene que gustarte competir con otros.

Gráfico 20. Grado de acuerdo/desacuerdo con las siguientes afirmaciones sobre conducción y riesgos



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

*En una escala de 0 a 10, donde 0 es Nada de acuerdo y 10 Totalmente de acuerdo

Para lograr una mayor interpretación de los datos, realizamos un análisis factorial que nos permite encontrar grupos homogéneos y buscar una reducción de dimensionalidad de los datos.

Este análisis explica el 33% de la varianza. Aunque el porcentaje de varianza explicado no es muy alto, sí que es significativo. Así lo indica el test de KMO (Kaiser, Meyer y Olkin), que muestra que la relación entre las variables es alta (0,861) y la prueba de esfericidad de Bartlett, que evalúa la aplicabilidad del análisis factorial, permitiéndonos poder aplicar este análisis.

Mostrar los resultados de este análisis nos permite poder realizar una comparativa con los resultados obtenidos en las Islas Canarias.

En función de este análisis, podemos establecer dos dimensiones, que traducimos a posturas ante el riesgo de la conducción: la dimensión más explicativa es la que podemos considerar como “asunción del riesgo en la conducción de manera positiva” y la segunda, la que podríamos denominar como “riesgo equiparado a las habilidades de los conductores”.

Como se indica en la siguiente tabla, la dimensión de asunción del riesgo en la conducción de manera positiva se compone por afirmaciones como “si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad”, “lo mejor de conducir son las emociones intensas, la adrenalina”, “si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros” o “el riesgo al volante te da emociones positivas”.

La otra dimensión, el riesgo equiparado a las habilidades de los conductores reúne las percepciones relacionadas con “las personas mayores son más torpes conduciendo”, “el exceso de prudencia es perjudicial para el resto de los conductores” o “la seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas del tráfico”.

Tabla 14. Dimensiones de las posiciones ante el riesgo

	DIMENSIONES	
	De asunción del riesgo en la conducción de manera positiva	Riesgo equiparado a las habilidades de los conductores
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	0,706	
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la “adrenalina”	0,697	
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	0,666	
El riesgo al volante te da emociones positivas	0,639	
Quien conduce bien, conduce rápido/a	0,573	
La conducción prudente es más aburrida	0,497	
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	0,416	
Las mujeres conducen peor que los hombres	0,394	
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor	0,300	
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico. . .) Que la prudencia		0,658
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as		0,590
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico		0,586
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar		0,575
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima. . .)		0,504
Las personas mayores son más torpes conduciendo		0,424
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción		0,391
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros		0,266

4.5. CONDUCCIÓN EN SITUACIONES DE OCIO

4.5.1. Uso y hábitos sobre la conducción en situaciones de ocio

En Uruguay, el uso del vehículo en situaciones de ocio entre la población de 18 y 50 años: cuando se sale “a bailar”, el 61% de los entrevistados no lo utiliza nunca o casi nunca para este fin mientras que el 39% lo usa en estas situaciones con diferente frecuencia.

Gráfico 21. Frecuencia en uso del vehículo en situaciones de ocio: Independientemente de que conduzcas tú o lo haga otra persona, ¿con qué frecuencia conduces tú cuando sales “a bailar”?



Base: Total de personas entrevistadas (1.000). En una escala de 1 a 4 donde 1 significa “Siempre o casi siempre” y 4 “Nunca o casi nunca”. Para facilitar la comprensión, las medias aparecen invertidas.

Atendiendo a las variables de segmentación, no se encuentran diferencias en la frecuencia de la conducción cuando se sale a bailar, a excepción del colectivo. Tal y como se muestra en la siguiente tabla, los conductores (ya sean de auto o de motocicleta) utilizan el coche en mayor proporción y de manera significativa siempre o casi siempre frente a la población no conductora y a la inversa, aquellos que no conducen utilizan el vehículo en momentos de ocio nunca o casi nunca en mayor proporción que los que conducen un vehículo.

Tabla 15. Frecuencia en uso del vehículo: segmentación

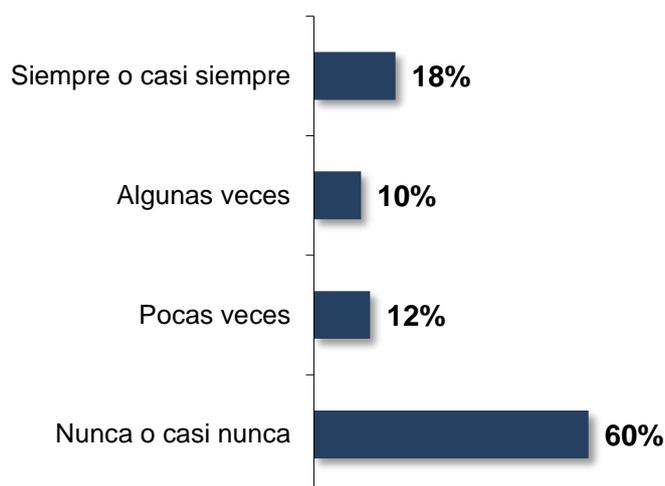
	Conductor (n=658)	No conductor (n=342)
Nunca o casi nunca	57%	69%
Pocas veces	13%	10%
Algunas veces	13%	11%
Siempre o casi siempre	18%	10%

Porcentajes calculados en sentido vertical

Porcentajes destacados en sentido vertical

A la población conductora se le preguntó la frecuencia en la conducción en situaciones de ocio. Los resultados se muestran en el siguiente gráfico: los datos son muy similares y reflejan que el 60% de los conductores no conducen un vehículo cuando salen a bailar.

Gráfico 22. Frecuencia en la conducción en situaciones de ocio: ¿Con qué frecuencia conduces tú cuando sales "a bailar"?



Base: Conductores de auto y motocicleta (n=658). En una escala de 1 a 4 donde 1 significa "Siempre o casi siempre" y 4 "Nunca o casi nunca". Para facilitar la comprensión, las medias aparecen invertidas.

Atendiendo a las diferentes variables de segmentación indicadas en la tabla de más abajo, se observa que las mujeres conductoras son las que menos utilizan el vehículo en situaciones de ocio de manera significativa frente a los varones.

Por colectivo, los conductores de auto utilizan siempre o casi siempre el vehículo con esta finalidad en un número mayor que los conductores de moto.

Son los conductores con menor antigüedad en la posesión del carnet los que con menor frecuencia conducen para salir a bailar.

Tabla 16. Frecuencia en la conducción: segmentación

		Nunca o casi nunca	Pocas veces	Algunas veces	Siempre o casi siempre
SEXO	Hombre (n=369)	55%	14%	10%	21%
	Mujer (n=289)	66%	10%	10%	14%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=98)	61%	11%	13%	14%
	Entre 23 y 29 años (n=143)	61%	13%	8%	18%
	Entre 30 y 40 años (n=242)	60%	13%	10%	18%
	Entre 41 y 50 años (n=176)	57%	11%	11%	20%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=441)	57%	12%	11%	20%
	Conductor de moto (n=217)	65%	13%	9%	13%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=208)	72%	11%	6%	12%
	Entre 3 y 5 años (n=91)	61%	11%	16%	12%
	Más de 5 años (n=359)	52%	14%	11%	23%

% Porcentajes destacados en sentido vertical

4.5.2. Grado de acuerdo/desacuerdo con ciertas ideas asociadas a la conducción y consumo de sustancias

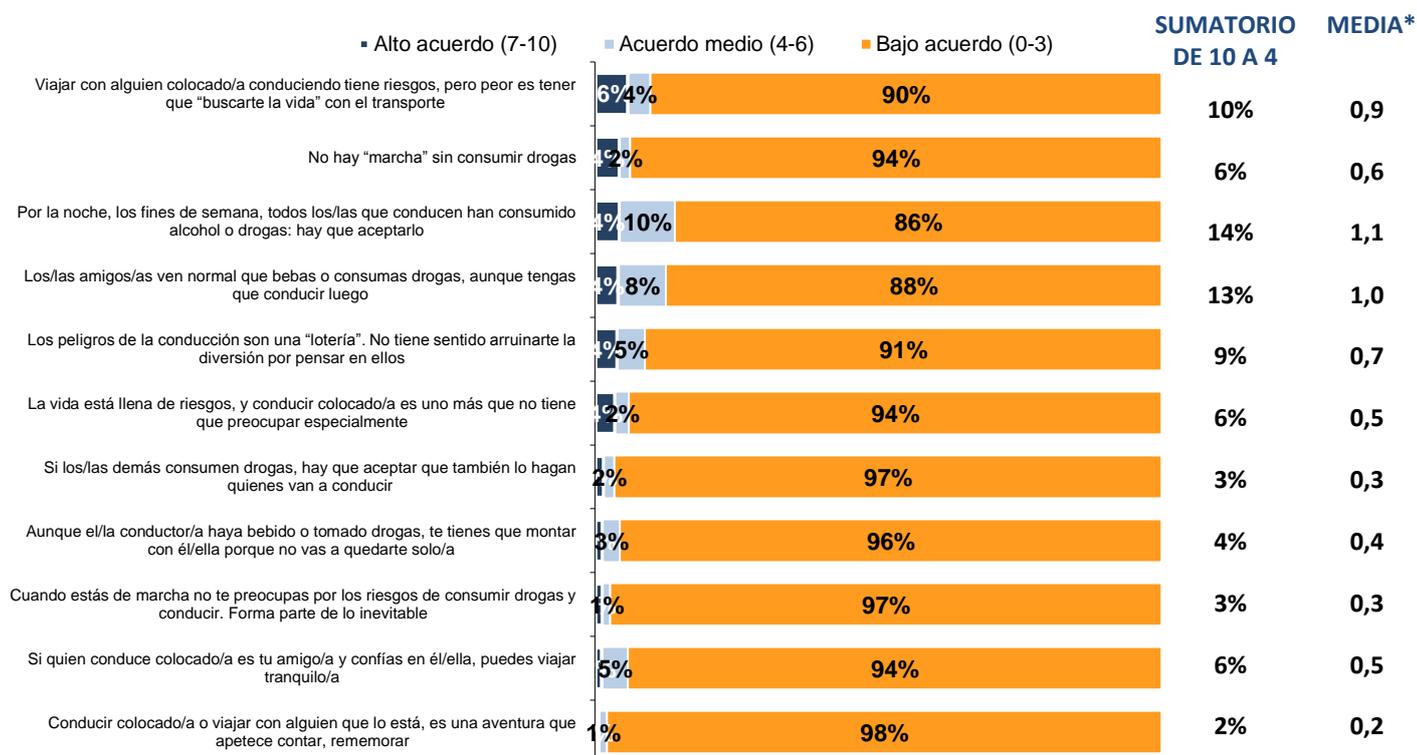
Para conocer la combinación entre el consumo de sustancias y la conducción, tanto si es población conductora como si no se es, los entrevistados tenían que posicionarse ante ciertas afirmaciones empleando una escala de 0 a 10, donde 0 es nada de acuerdo y 10 totalmente de acuerdo.

Para facilitar la comprensión de los resultados, los resultados se agrupan en tres grados de acuerdo: las puntuaciones de 7 a 10, correspondientes a totalmente o bastante de acuerdo y mostrando los resultados de mayor a menor en función de este sumatorio; 6 a 4, acuerdo medio; y 3 a 0 bajo acuerdo. Al lado, se encuentra la media de cada una de las afirmaciones.

Tal y como se muestra en el siguiente gráfico, la mayoría de las proposiciones presenta un grado de acuerdo muy bajo, sin apenas mostrar matices. Solamente cabe resaltar los tres ítems que alcanzan un grado de acuerdo (de 4 a 10) igual o superior al 10%: “por la noche, los fines de semana, todos que conducen han consumido alcohol o drogas, hay que aceptarlo (14%), “los amigos ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego” (13%) y “los peligros de la conducción son una lotería. No tiene sentido arruinarte por pensar en ellos” (10%), , lo que significa una mayor permisividad y aceptación ante estas conductas.

“Conducir colocado o viajar con alguien que lo está es una aventura que apetece contar, recordar”, “Si los demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir” y “Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable” son los ítems que alcanzan un menor nivel de acuerdo, con puntuaciones de 0 a 3.

Gráfico 23. Grado de acuerdo/desacuerdo con las siguientes afirmaciones sobre conducción y consumo de sustancias



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

*En una escala de 0 a 10, donde 0 es Nada de acuerdo y 10 Totalmente de acuerdo

Para tener una mejor comprensión de los datos y atendiendo a las diferentes variables de segmentación los datos mostrados hacen referencia a las valoraciones más positivas, correspondientes a los valores de 4 a 10.

Tal y como se muestra en la siguiente tabla, se observan pocas diferencias y las únicas variables que discriminan, y no en todas las proposiciones, son la edad, el sexo y si se es conductor de coche y conductor de moto.

En general, los hombres presentan porcentajes más altos de acuerdo frente a las mujeres, al igual que la población más joven (menor a 30 años) frente a la población más longeva (de 30 años y más).

Tabla 17. Acuerdo 4-10 con afirmaciones sobre conducción y consumo de sustancias: segmentación

	SEXO		EDAD				COLECTIVO	
	Hombre (n=477)	Mujer (n=523)	Entre 18 y 22 años (n=180)	Entre 23 y 29 años (n=228)	Entre 30 y 40 años (n=328)	Entre 41 y 50 años (n=254)	Conductor de coche (n=411)	Conductor de moto (n=217)
No hay "marcha" sin consumir drogas	6%	6%	6%	11%	6%	4%	5%	5%
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	4%	3%	6%	4%	3%	2%	2%	4%
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, recordar	3%	1%	5%	3%	1%	0%	1%	2%
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	7%	5%	9%	7%	5%	4%	4%	6%
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	15%	10%	15%	16%	10%	11%	12%	12%
Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	11%	7%	9%	8%	9%	9%	8%	6%
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	8%	4%	9%	8%	5%	2%	6%	6%
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	13%	7%	13%	11%	7%	10%	7%	13%
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	13%	15%	21%	12%	12%	14%	12%	16%
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	5%	3%	7%	7%	2%	2%	4%	5%
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	4%	2%	4%	4%	2%	1%	2%	4%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido vertical

4.5.3. Percepciones acerca de los efectos en la conducción del consumo de sustancias

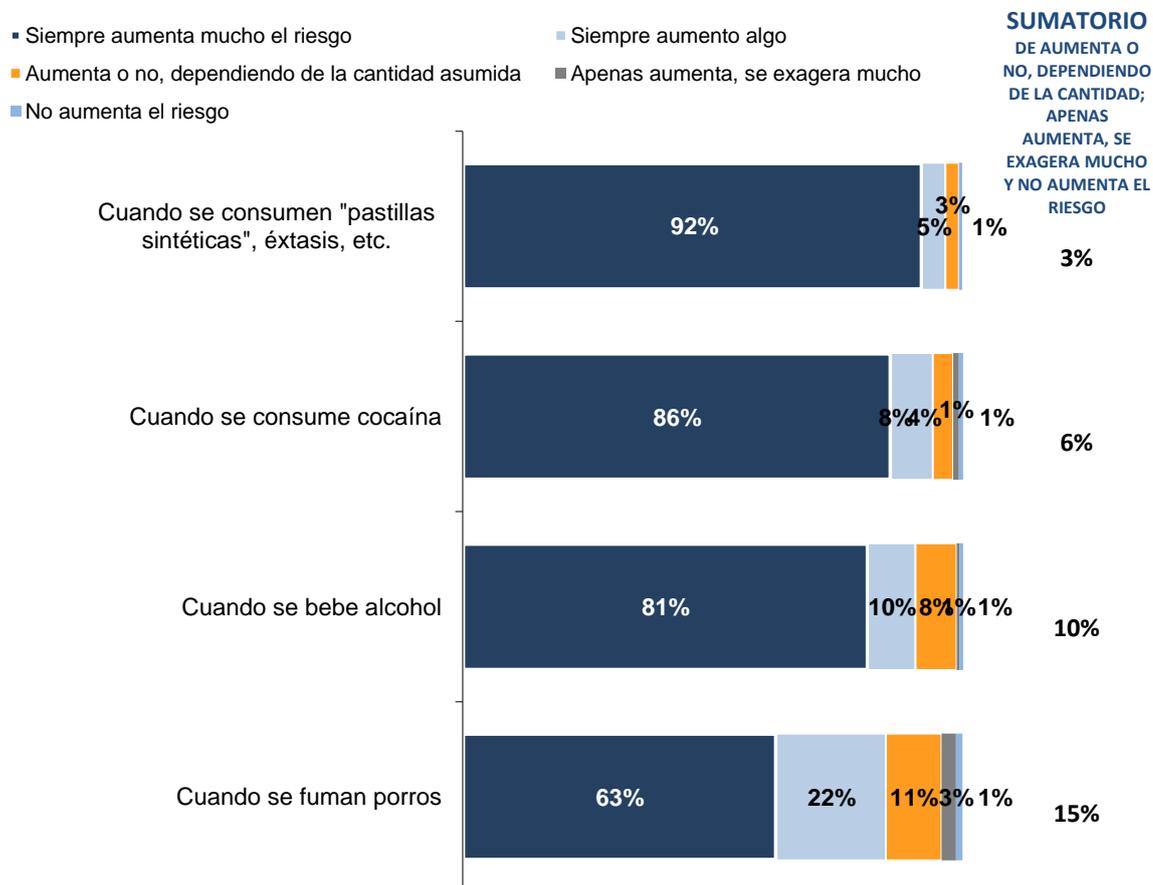
Para conocer la percepción que tiene la población de 18 a 50 años en Uruguay sobre los efectos en la conducción del consumo de ciertas sustancias como factor de riesgo en el caso de accidentes se preguntó en qué medida consumir determinadas sustancias influía en el riesgo de tener un accidente.

Ante el consumo de todas las sustancias, el riesgo siempre aumenta mucho, especialmente en el consumo de "pastillas sintéticas, éxtasis, etc." (92%) aunque en menor proporción cuando se fuman porros (63%).

La relación entre el consumo y el riesgo de tener un accidente es variable, es decir, aumenta o no, en función de la cantidad consumida alcanza un porcentaje mencionable en cuanto a la bebida de alcohol (8%) y al fumar porros (11%).

Si sumamos las conductas calificadas de riesgo, es decir, las valoraciones correspondientes a aumenta o no, dependiendo de la cantidad consumida; apenas aumenta, se exagera mucho, y no aumenta el riesgo, hay que señalar, de nuevo, la percepción sobre el consumo de porros y de alcohol.

Gráfico 24. Influencia del consumo de sustancias en el riesgo de tener un accidente



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

4.5.4. Comportamientos personales de consumo de sustancias y conducción

Para complementar el consumo de sustancias y su relación con la conducción, se les planteó a los entrevistados el escenario del consumo de ciertas sustancias si hay que conducir para volver a casa, tanto si se es población conductora como si no lo son.

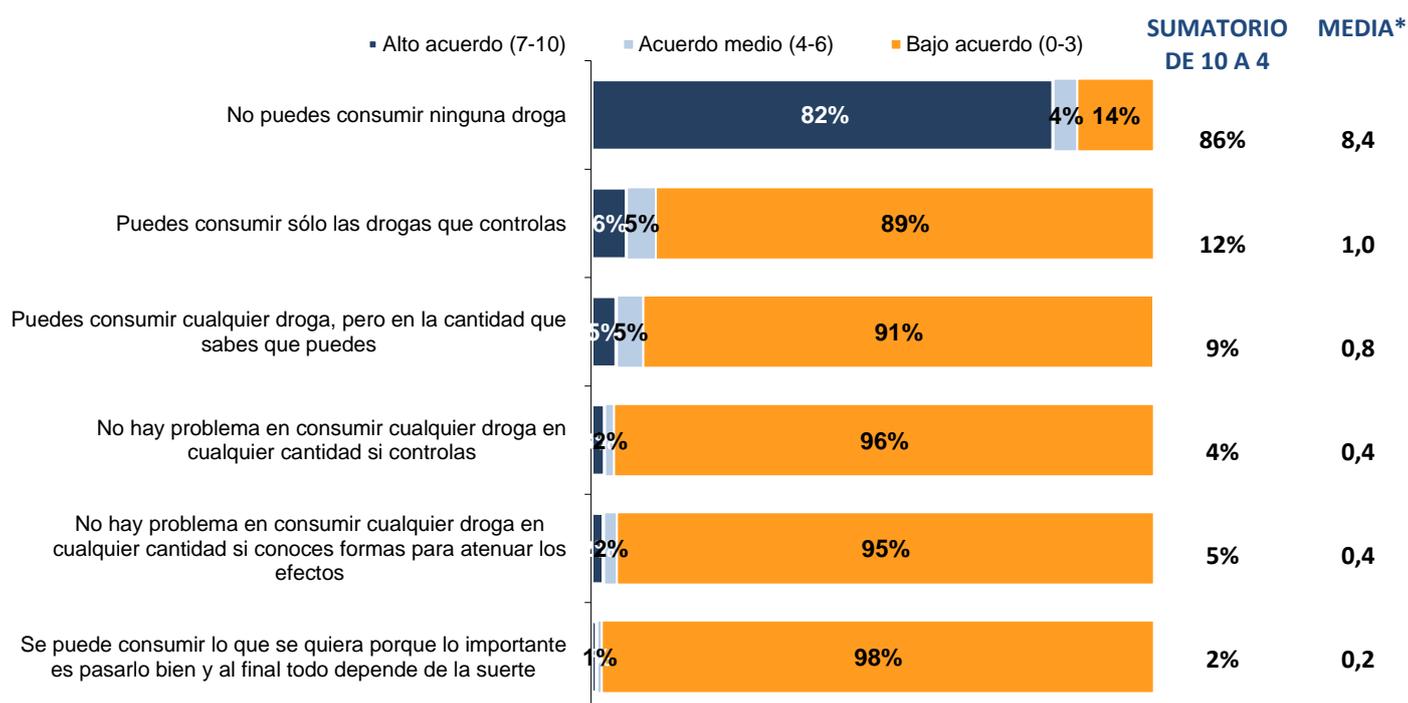
La escala utilizada va de 0 a 10, donde 0 es nada de acuerdo y 10 totalmente de acuerdo. Para facilitar la comprensión, los resultados se agrupan en tres grados de acuerdo: las puntuaciones de 7 a 10, correspondientes a totalmente o bastante de acuerdo y mostrando los resultados de mayor a menor en función de este sumatorio; 6 y 4, algo de acuerdo; y 3 a 0, poco o nada de acuerdo. Al lado, se encuentra la media de cada una de las afirmaciones.

El hecho de no poder consumir ninguna droga a la hora de conducir de vuelta al hogar es la postura con la que los entrevistados manifiestan un mayor grado de acuerdo (valoraciones de 4 a 10): el 86% manifiesta un alto grado de acuerdo.

El resto de opciones obtienen un porcentaje de grado de acuerdo que cae en picado según aumenta la permisividad de los escenarios: del 12% que opina que puedes consumir sólo las drogas que controlas al 2% de se puede consumir lo que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y todo depende de la suerte.

Estos porcentajes, aunque minoritarios, ponen de manifiesto la permisividad ante el consumo de sustancias a la hora de conducir de vuelta a casa, especialmente si se tiene control sobre ellas.

Gráfico 25. Influencia del consumo de sustancias en la conducción de vuelta a casa



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

*En una escala de 0 a 10, donde 0 es Nada de acuerdo y 10 Totalmente de acuerdo

También se quiso comprobar los efectos del consumo de sustancias en la conducción y para ello se preguntó a los entrevistados una batería en la que tenían que posicionarse en una escala de 0 a 10, donde 0 es nada de acuerdo y 10 totalmente de acuerdo.

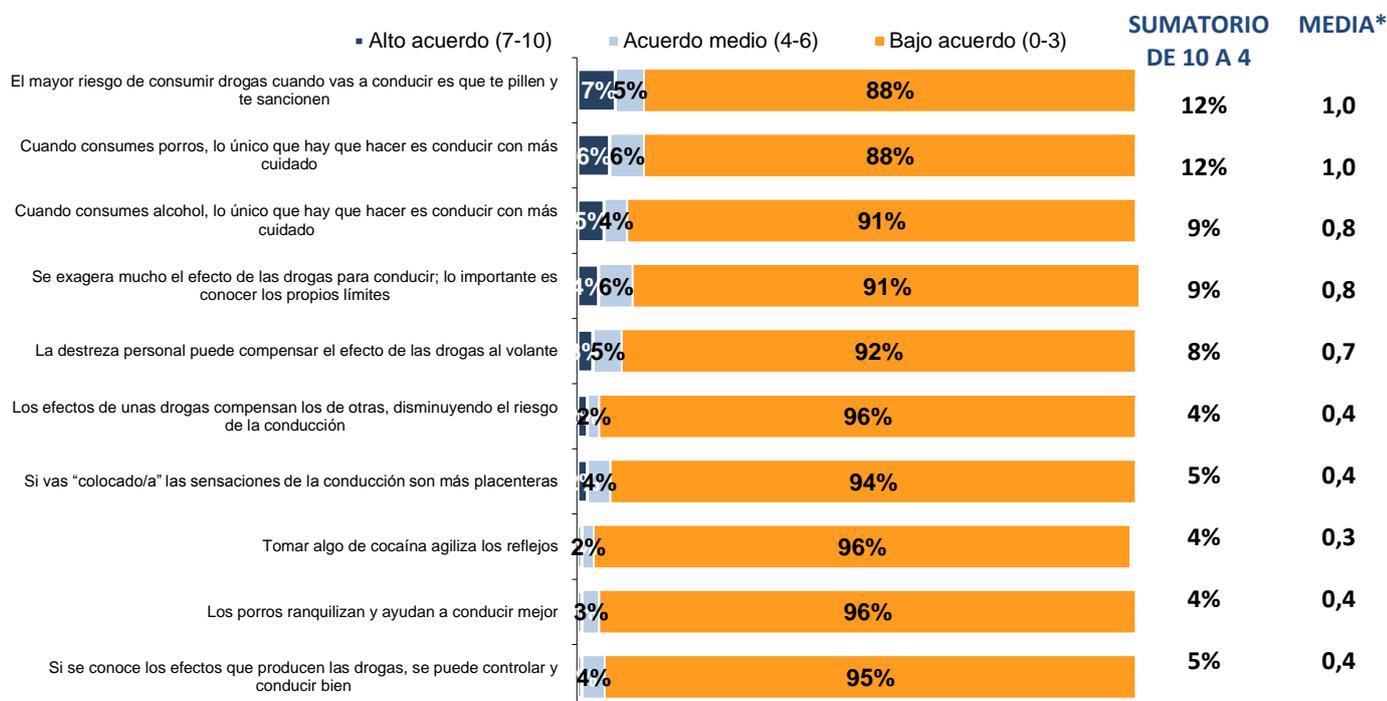
De nuevo, para facilitar la comprensión de los resultados, se realizan agrupaciones en tres grados de acuerdo: las puntuaciones de 7 a 10, correspondientes a totalmente o bastante de acuerdo y mostrando los resultados de mayor a menor en función de este sumatorio; 6 y 4, algo de acuerdo; y 3 a 0, poco o nada de acuerdo. Al lado, se encuentra la media de cada una de las afirmaciones.

Como en preguntas anteriores, las asociaciones entre el consumo de sustancias y conducción provocan un alto grado de desacuerdo: en todos los ítems preguntados, las valoraciones de 0 a 3 superan el 88%.

Pero también nos encontramos con población en Uruguay situada entre los 18 y los 50 años que manifiesta un grado de acuerdo alto, especialmente ante ciertas situaciones: aunque la proporción es relativamente pequeña, un 12%, manifiesta que el mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen y te sancionen o que cuando consumes porros lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado al igual que cuando bebes alcohol (9%).

Se exagera mucho el efecto que producen las drogas para conducir, lo importante es conocer los propios límites es compartido con un alto grado de acuerdo por el 9% de los entrevistados.

Gráfico 26. Efectos del consumo de sustancias en la conducción



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

*En una escala de 0 a 10, donde 0 es Nada de acuerdo y 10 Totalmente de acuerdo

Para tener una mejor comprensión de los datos y atendiendo a las diferentes variables de segmentación los datos mostrados hacen referencia a las valoraciones más positivas, correspondientes a los valores de 4 a 10 y mostrándose aquellas proposiciones con una proporción de un 9% o superior.

Tal y como se muestra en la siguiente tabla, se observan pocas diferencias y las únicas variables que discriminan, y no en todas las proposiciones, son la edad, el sexo y si se es conductor de coche y conductor de moto.

En general, los hombres presentan porcentajes más altos de acuerdo frente a las mujeres, al igual que la población más joven (menor a 30 años) frente a la población más longeva (de 30 años y más).

Tabla 18. Acuerdo 4-10 con efectos del consumo de ciertas sustancias en la conducción: segmentación

		El mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen y te sancionen	Cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	Cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	Se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites
SEXO	Hombre (n=477)	14%	15%	12%	12%
	Mujer (n=523)	10%	8%	6%	7%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=180)	16%	17%	14%	14%
	Entre 23 y 29 años (n=228)	15%	17%	9%	12%
	Entre 30 y 40 años (n=338)	9%	8%	7%	6%
	Entre 41 y 50 años (n=254)	9%	7%	8%	7%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=441)	9%	8%	7%	8%
	Conductor de moto (n=217)	14%	16%	11%	10%
HÁBITAT	Menos de 2.000 habitantes (n=87)	14%	8%	8%	7%
	De 2.000 a 99.999 habitantes (n=450)	12%	13%	11%	10%
	100.000 o más habitantes (n=463)	11%	10%	7%	8%

Porcentajes calculados en sentido horizontal

 Porcentajes destacados en sentido vertical

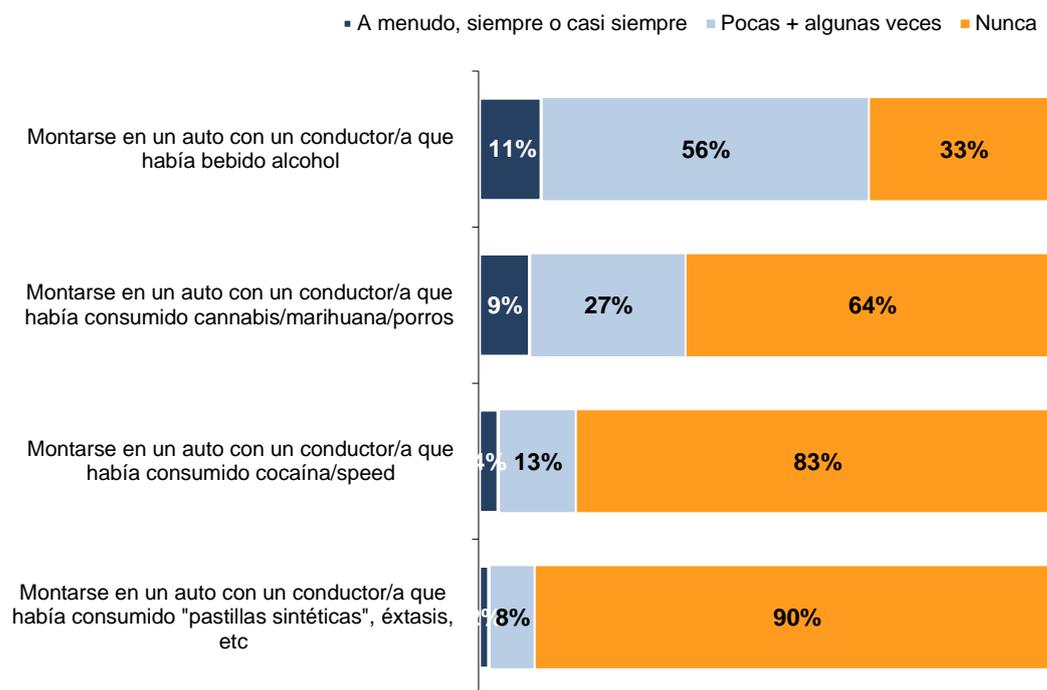
Para observar el comportamiento realizado y la combinación entre el consumo de sustancias y conducción en los últimos 6 meses se realizó a los entrevistados unas preguntas con el fin de tener distintas perspectivas: conductas realizadas por los otros (amigos o conocidos), conductas realizadas de forma personal, pero sin ser el conductor del vehículo y las acciones llevadas a cabo siendo el conductor. Para ello, se utilizó una escala de 0, frecuencia igual a nunca, a 5, casi siempre y en la que los resultados se muestran agrupados en tres valores de frecuencia: nunca, pocas o algunas veces y una frecuencia mayor aunando a menudo, siempre o casi siempre y siendo ordenados en función de este valor.

El grupo de amigos y conocidos de los participantes en el estudio en Uruguay se monta en auto con conductores que han consumido pastillas sintéticas, éxtasis y

cocaína/speed con poca frecuencia: el 90% y el 83% respectivamente no realizan esta conducta.

Sin embargo, montarse en un vehículo cuyo conductor haya consumido otro tipo de sustancias es más habitual: el 36% de amigos y conocidos se han subido a un coche cuyo conductor ha consumido cannabis, marihuana o porros y el 67% en uno que ha bebido alcohol.

Gráfico 27. Realización de conductas de otros como ocupante en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción

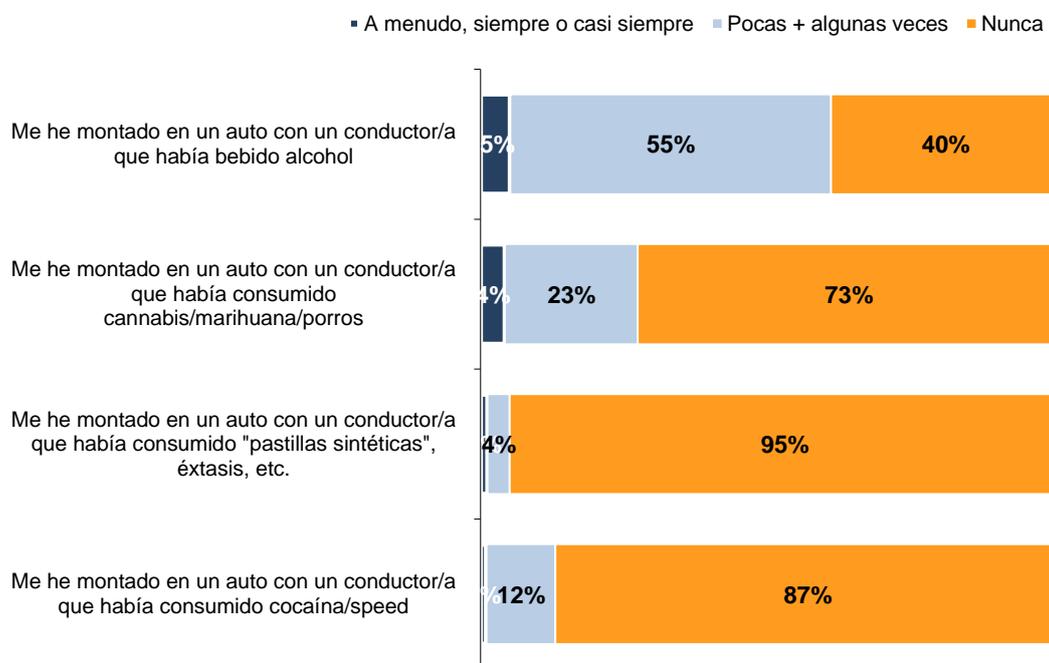


Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

La población en Uruguay situada entre los 18 y los 50 años expone de forma mayoritaria no haberse montado, como ocupante de un vehículo, con conductores que hayan consumido pastillas sintéticas y cocaína o speed: así lo afirma el 95% y el 87% respectivamente.

En lo que se refiere a otras sustancias, como cannabis/marihuana/porros y alcohol la frecuencia de montarse en un auto es notable, especialmente en el caso de las bebidas: el 60% de los uruguayos situados en esta franja de edad señala haberlo hecho alguna vez.

Gráfico 28. Realización de conductas propias como ocupante en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

Sobre el total de entrevistados, las diferencias entre las conductas realizadas con cierta frecuencia como ocupante entre las que realizan en el entorno del entrevistado y las propias se plasman en la siguiente tabla. Como se puede observar en la misma, los entrevistados ponen de manifiesto que estas acciones las realizan con una mayor frecuencia los demás y en menor medida uno propio, especialmente montarse en un auto en el que el conductor ha bebido alcohol.

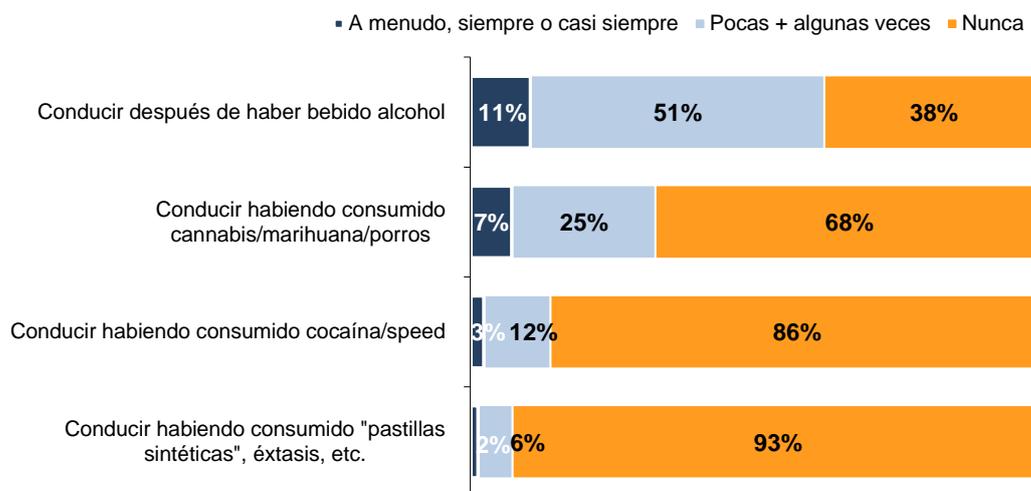
Tabla 19. Realización de conductas de otros y propias como ocupante en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción

	Conductas realizadas en los últimos 6 meses (a menudo, siempre, casi siempre, pocas o algunas veces)		
	Amigos/conocidos	Propia	Diferencial
Montarse en un auto con un conductor/a que había consumido cannabis/marihuana/porros	67%	60%	7%
Montarse en un auto con un conductor/a que había bebido alcohol	36%	27%	9%
Montarse en un auto con un conductor/a que había consumido "pastillas sintéticas", éxtasis, etc	10%	5%	5%
Montarse en un auto con un conductor/a que había consumido cocaína/speed	17%	13%	4%

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Como conductores, el entorno de los entrevistados de 18 a 50 años en Uruguay conduce después de haber consumido ciertas sustancias con distinta frecuencia según la materia: si hablamos de pastillas sintéticas, éxtasis, etc., la conducción en el entorno en los últimos 6 meses se ha realizado con cierta frecuencia en una proporción pequeña -8%- mientras que si hablamos de alcohol la proporción asciende al 62%.

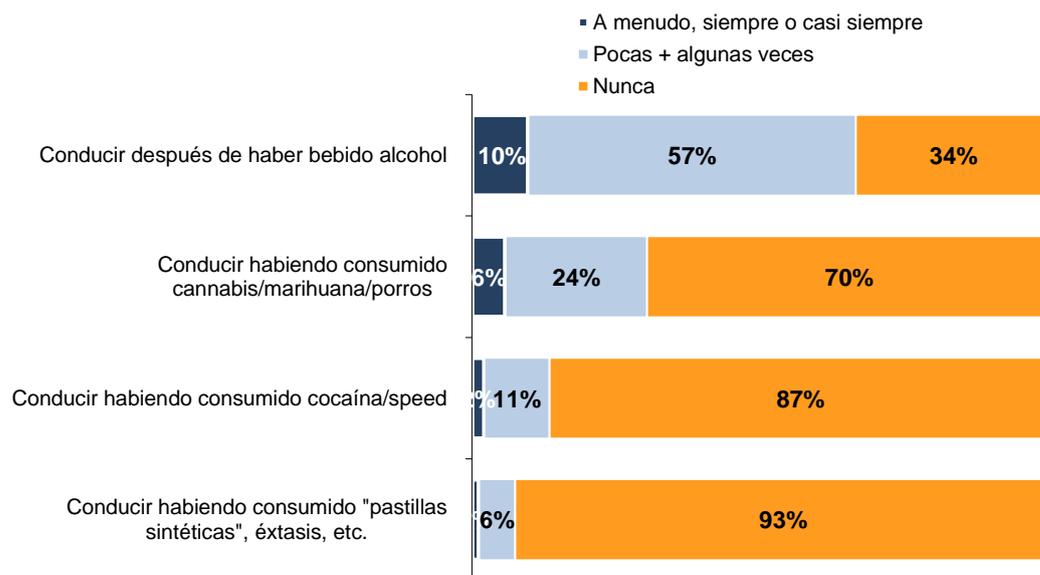
Gráfico 29. Realización de conductas de otros como conductores en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

Para saber, cómo se comportan los conductores de vehículos se presentan los datos de la misma pregunta pero con los datos de la población conductora, que como se puede observar con el gráfico anterior, no se producen muchas variaciones.

Gráfico 30. Realización de conductas de otros como conductores en los últimos 6 meses entre aquellos que son conductores: consumo de sustancias y conducción



Base: Conductores de auto y motocicleta (n=658)

La población conductora confiesa practicar poco la conducción cuando ha consumido pastillas sintéticas (el 92% afirma no haberlo hecho en los últimos 6 meses) mientras que habiendo bebido alcohol el 43% manifiesta haberlo hecho en algún momento en los últimos 6 meses.

Gráfico 31. ealización de conductas propias como conductor en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción



Base: Conductores de auto y motocicleta (n=658)

Para una mayor comprensión de los datos, se muestra la frecuencia de la conducción cuando se han consumido mostrando los datos de cuándo lo ha hecho alguien del entorno y cuando lo han hecho ellos mismos en la siguiente tabla.

De esta manera, son los demás los que en mayor proporción conducen cuando han consumido alcohol o han consumido cannabis mientras que el entorno de los entrevistados conduce en menor medida cuando hay consumo de cocaína y pastillas sintéticas de por medio.

Tabla 20. Realización de conductas de otros y propias como conductor en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción

	Conductas realizadas en los últimos 6 meses (a menudo, siempre, casi siempre, pocas o algunas veces)		
	Amigos/conocidos	Propia	Diferencial
Conducir después de haber bebido alcohol	66%	45%	21%
Conducir habiendo consumido cannabis/marihuana/porros	30%	16%	14%
Conducir habiendo consumido cocaína/speed	13%	16%	-3%
Conducir habiendo consumido "pastillas sintéticas", éxtasis, etc.	7%	8%	-1%

 Porcentajes destacados en sentido vertical

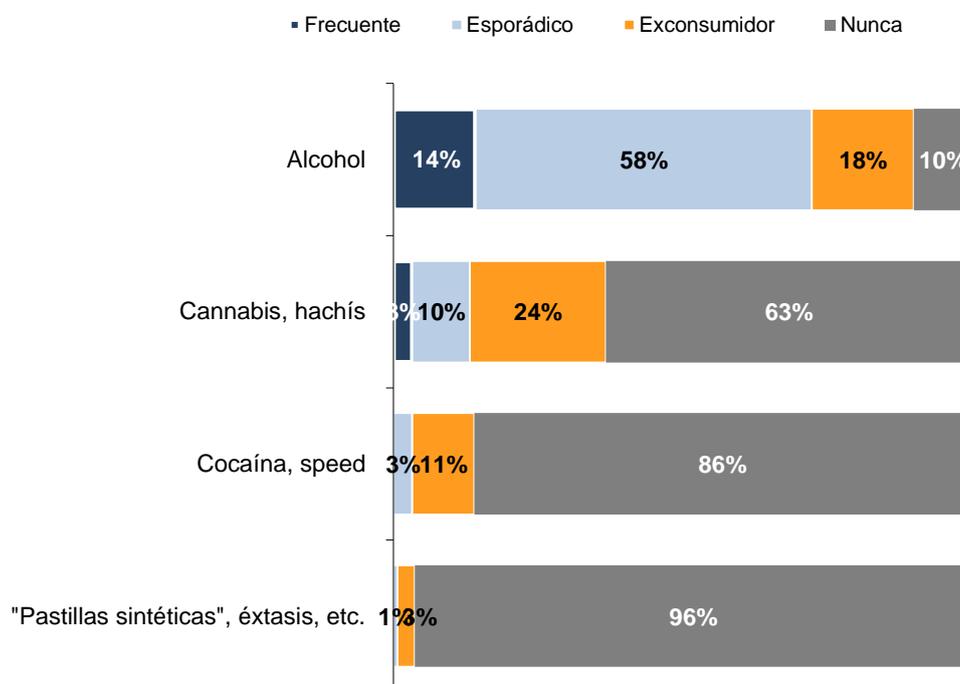
4.6. CONSUMO DE SUSTANCIAS

Con el fin de conocer el consumo de diversas sustancias, se les preguntó a los participantes en el estudio, que siendo totalmente sincero, señalaran el consumo a través de la siguiente escala: no lo he tomado nunca, indicativo de ausencia del consumo, hasta el consumo diario.

Para una mejor interpretación de los datos, se han aunado distintas categorías con el fin de caracterizar al consumidor de diferentes sustancia en función de la frecuencia: los que no lo han tomado nunca; los frecuentes (todas las semanas o todos los días); los esporádicos (consumo de tarde en tarde, 2-4 veces al año, y de vez en cuando, es decir, 1-2 veces al mes) y los exconsumidores, aquellos que lo han probado o lo han tomado con cierta frecuencia en el pasado pero que no en la actualidad.

En función de la sustancia, la frecuencia de consumo varía radicalmente: de las pastillas sintéticas, éxtasis, etc., de la que los Uruguayos de 18 a 50 años manifiestan prácticamente no ser consumidores –con un 96% que declara no haberla probado nunca y un 3% de exconsumidores- al alcohol, donde los entrevistados manifiestan ser consumidores esporádicos o frecuentes en un 72%.

Gráfico 32. Consumo personal de sustancias



Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

Atendiendo a las distintas variables de segmentación, las diferencias se muestran en la siguiente tabla y en la misma se puede observar cómo son los varones los que realizan un consumo frecuente de todas las sustancias frente a las mujeres, a excepción de la cocaína/speed.

Tabla 21. Consumo personal de sustancias: segmentación

		ALCOHOL				CANNABIS, HACHÍS			
		Frecuente (n=142)	Esporádico (n=581)	Ex - consumidor (n=176)	Nunca (n=101)	Frecuente (n=33)	Esporádico (n=99)	Ex - consumidor (n=235)	Nunca (n=632)
SEXO	Hombre	61%	47%	43%	44%	58%	56%	49%	45%
	Mujer	39%	53%	57%	56%	42%	44%	51%	55%
EDAD	Entre 18 y 22 años	24%	18%	16%	13%	39%	27%	18%	15%
	Entre 23 y 29 años	25%	23%	21%	22%	42%	33%	26%	19%
	Entre 30 y 40 años	33%	35%	35%	25%	12%	30%	37%	34%
	Entre 41 y 50 años	18%	24%	27%	41%	6%	9%	19%	31%
COLECTIVO	Conductor de coche	68%	69%	59%	58%	58%	67%	68%	65%
	Conductor de moto	32%	31%	41%	42%	42%	33%	32%	35%
CLASE SOCIAL	Media alta + alta	13%	10%	10%	14%	27%	8%	13%	10%
	Media	68%	56%	58%	59%	45%	68%	54%	59%
	Media baja + baja	20%	33%	32%	27%	27%	24%	32%	31%
NIVEL DE ESTUDIOS	Primarios	4%	3%	3%	10%	3%	1%	3%	5%
	Medios	44%	50%	57%	57%	61%	43%	47%	54%
	Superiores	53%	46%	40%	33%	36%	56%	50%	42%

Porcentajes calculados en sentido vertical

Porcentajes destacados en sentido vertical

Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

		COCAÍNA, SPEED				"PASTILLAS SINTÉTICAS", ÉXTASIS, ETC.			
		Frecuente (n=3)	Esporádico (n=33)	Ex - consumidor (n=107)	Nunca (n=856)	Frecuente (n=1)	Esporádico (n=7)	Ex - consumidor (n=30)	Nunca (n=962)
SEXO	Hombre	33%	67%	68%	44%	100%	57%	53%	47%
	Mujer	67%	33%	32%	56%		43%	47%	53%
EDAD	Entre 18 y 22 años	67%	15%	10%	19%		29%	30%	18%
	Entre 23 y 29 años	33%	30%	36%	21%	100%	43%	27%	22%
	Entre 30 y 40 años		39%	42%	33%		14%	33%	34%
	Entre 41 y 50 años		15%	12%	28%		14%	10%	26%
COLECTIVO	Conductor de coche	67%	67%	67%	66%	100%	71%	67%	66%
	Conductor de moto	33%	33%	33%	34%		29%	33%	34%
CLASE SOCIAL	Media alta + alta	33%	15%	9%	11%	100%	29%	17%	10%
	Media	67%	58%	59%	58%		57%	53%	59%
	Media baja + baja		27%	32%	31%		14%	30%	31%
NIVEL DE ESTUDIOS	Primarios		6%	4%	4%			3%	4%
	Medios	33%	55%	57%	50%		43%	43%	52%
	Superiores	67%	39%	39%	46%	100%	57%	53%	44%

Porcentajes calculados en sentido vertical

Porcentajes destacados en sentido vertical

Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

Tal y como se muestra en la siguiente tabla, se muestran los datos entre la población conductora que declara consumir las sustancias indicadas de manera frecuente o esporádica y los que manifiestan conducir después de haber consumido estas sustancias a menudo, siempre o casi siempre.

Sobre el total de conductores, aquellos que declaran ser consumidores frecuentes o esporádicos y conducir habiendo consumido sustancias suponen una proporción muy pequeña.

Tabla 22. Frecuencia de consumo personal de sustancias por frecuencia en la conducción entre los conductores

		CONSUMO FRECUENTE-ESPORÁDICO			
		Alcohol	Cannabis, hachis	Cocaína, speed	Pastillas sintéticas, éxtasis, etc.
Frecuencia de siempre, casi siempre y a menudo	Conducir después de haber bebido alcohol	2%	1%	0%	0%
	Conducir habiendo consumido cannabis/marihuana/porros	2%	2%	1%	0%
	Conducir habiendo consumido cocaína/speed	0%	0%	0%	0%
	Conducir habiendo consumido "pastillas sintéticas", éxtasis, etc.	0%	0%	0%	0%

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

En la siguiente tabla se muestran el grupo de bastante y totalmente de acuerdo (puntuaciones de 7 a 10) con las diferentes frases que exponen los efectos del consumo de sustancias en la conducción.

Entre los consumidores frecuentes de alcohol, el mayor grado de acuerdo se concentra en conducir con más cuidado cuando consumes alcohol o cannabis y el mayor riesgo es que te pillen y te sancionen.

El grado de acuerdo manifestado por los consumidores frecuentes de cannabis y hachís es mayor especialmente en lo referente al consumo de cannabis cuyo efecto implica conducir con más cuidado y la exageración en los efectos de las drogas.

Para aquellos que se encuadran como consumidores esporádicos de cocaína, speed, etc., el mayor grado de acuerdo manifestado está en la conducción cuidadosa ante el consumo de alcohol y porros y la exageración de los efectos de las drogas.

Y para los consumidores esporádicos de pastillas sintéticas el hecho de que te pillen y te sanciones concentra el mayor grado de acuerdo.

Tabla 23. Frecuencia de consumo personal de sustancias por grado de acuerdo [4-10] con efectos del consumo de sustancias en la conducción

	ALCOHOL				CANNABIS, HACHÍS			
	Frecuente (n=142)	Esporádico (n=581)	Ex - consumidor (n=176)	Nunca (n=101)	Frecuente (n=33)	Esporádico (n=99)	Ex - consumidor (n=235)	Nunca (n=632)
Los porros ranquilizan y ayudan a conducir mejor	11%	3%	2%	1%	15%	9%	5%	2%
Tomar algo de cocaína agiliza los reflejos	8%	3%	2%	2%	12%	6%	3%	3%
Si se conoce los efectos que producen las drogas, se puede controlar y conducir bien	11%	5%	3%	4%	18%	11%	4%	4%
Se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites	20%	8%	6%	5%	33%	18%	7%	7%
La destreza personal puede compensar el efecto de las drogas al volante	15%	7%	3%	5%	33%	17%	5%	6%
Cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	20%	11%	9%	5%	52%	23%	12%	7%
Cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	22%	7%	6%	5%	21%	14%	7%	8%
Si vas "colocado/a" las sensaciones de la conducción son más placenteras	15%	4%	4%	1%	33%	12%	6%	3%
Los efectos de unas drogas compensan los de otras, disminuyendo el riesgo de la conducción	8%	3%	4%	7%	9%	6%	1%	5%
El mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen y te sancionen	19%	9%	12%	16%	18%	17%	9%	12%

Porcentajes calculados en sentido vertical

Porcentajes destacados en sentido vertical

Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

	COCAÍNA, SPEED				"PASTILLAS SINTÉTICAS", ÉXTASIS, ETC.			
	Frecuente (n=3)	Esporádico (n=33)	Ex - consumidor (n=107)	Nunca (n=856)	Frecuente (n=1)	Esporádico (n=7)	Ex - consumidor (n=30)	Nunca (n=962)
Los porros ranquilizan y ayudan a conducir mejor		24%	7%	2%		29%	13%	3%
Tomar algo de cocaína agiliza los reflejos		15%	10%	2%	100%	29%	7%	3%
Si se conoce los efectos que producen las drogas, se puede controlar y conducir bien		30%	5%	4%	100%	43%	7%	5%
Se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites		33%	16%	7%	100%	29%	10%	9%
La destreza personal puede compensar el efecto de las drogas al volante		24%	13%	6%	100%	43%	13%	7%
Cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	33%	39%	20%	9%		57%	33%	10%
Cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado		36%	7%	8%	100%	14%	10%	9%
Si vas "colocado/a" las sensaciones de la conducción son más placenteras		18%	15%	4%	100%	57%	13%	5%
Los efectos de unas drogas compensan los de otras, disminuyendo el riesgo de la conducción		15%	4%	4%	100%	29%	3%	4%
El mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen y te sancionen		27%	11%	11%		43%	10%	12%

Porcentajes calculados en sentido vertical

Porcentajes destacados en sentido vertical

Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

En la siguiente tabla se muestra la influencia del consumo de sustancias de sustancias en el riesgo de tener un accidente atendiendo a la frecuencia de consumo. Para una mejor comprensión de los datos, se aúnan las categorías de siempre aumenta mucho y siempre aumenta algo en siempre aumenta; y apenas aumenta, se exagera mucho más no aumenta el riesgo.

Independientemente de la frecuencia de consumo de las distintas sustancias su consumo, siempre influye en la posibilidad de tener un accidente. Aunque hay que resaltar que los consumidores clasificados como frecuentes muestran una menor declinación a señalar que siempre aumenta, es decir, son los consumidores esporádicos, exconsumidores o los que nunca han probado estas sustancias los que manifiestan porcentajes mayores de influencia en las posibilidades de tener un accidente.

Tabla 24. Frecuencia de consumo personal de sustancias por Influencia del consumo de sustancias en el riesgo de tener un accidente

		ALCOHOL				CANNABIS, HACHÍS			
		Frecuente (n=142)	Esporádico (n=581)	Ex - consumidor (n=176)	Nunca (n=101)	Frecuente (n=33)	Esporádico (n=99)	Ex - consumidor (n=235)	Nunca (n=632)
Cuando se bebe alcohol...	No aumenta	1%	1%	2%	3%	1%	2%	1%	
	Aumenta algo	21%	7%	4%	2%	24%	13%	7%	
	Siempre aumenta	77%	92%	94%	95%	76%	86%	92%	
Cuando se fuman porros...	No aumenta	9%	3%	3%	4%	36%	10%	2%	
	Aumenta algo	13%	12%	12%	5%	21%	21%	9%	
	Siempre aumenta	78%	85%	85%	91%	42%	69%	90%	
Cuando se consume cocaína...	No aumenta	2%	2%	2%	2%	12%	4%	1%	
	Aumenta algo	4%	4%	4%	1%	6%	6%	2%	
	Siempre aumenta	94%	93%	94%	97%	82%	90%	96%	
Cuando se consumen "pastillas sintéticas", éxtasis, etc.	No aumenta	1%	0%	2%	2%	1%	0%	1%	
	Aumenta algo	4%	3%	2%	2%	6%	3%	3%	
	Siempre aumenta	95%	97%	96%	96%	94%	96%	96%	

Porcentajes calculados en sentido vertical

% Porcentajes destacados en sentido vertical
Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.
Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).
Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días
Nunca: No lo he tomado nunca

		COCAÍNA, SPEED				"PASTILLAS SINTÉTICAS", ÉXTASIS, ETC.			
		Frecuente (n=3)	Esporádico (n=33)	Ex - consumidor (n=107)	Nunca (n=856)	Frecuente (n=1)	Esporádico (n=7)	Ex - consumidor (n=30)	Nunca (n=962)
Cuando se bebe alcohol...	No aumenta			1%	1%				1%
	Aumenta algo	33%	21%	10%	7%	100%	7%	8%	
	Siempre aumenta	67%	79%	89%	91%		100%	93%	90%
Cuando se fuman porros...	No aumenta	33%	21%	4%	3%		43%	17%	4%
	Aumenta algo	33%	21%	18%	10%		29%	30%	10%
	Siempre aumenta	33%	58%	79%	87%	100%	29%	53%	86%
Cuando se consume cocaína...	No aumenta		12%	6%	1%		29%	7%	2%
	Aumenta algo		12%	8%	3%				4%
	Siempre aumenta	100%	76%	86%	96%	100%	71%	93%	94%
Cuando se consumen "pastillas sintéticas", éxtasis, etc.	No aumenta		3%		1%		14%		1%
	Aumenta algo		12%	2%	2%	100%	7%	2%	
	Siempre aumenta	100%	85%	98%	97%		86%	93%	97%

Porcentajes calculados en sentido vertical

% Porcentajes destacados en sentido vertical
Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.
Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).
Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días
Nunca: No lo he tomado nunca

4.7. INFORMACIÓN Y ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN

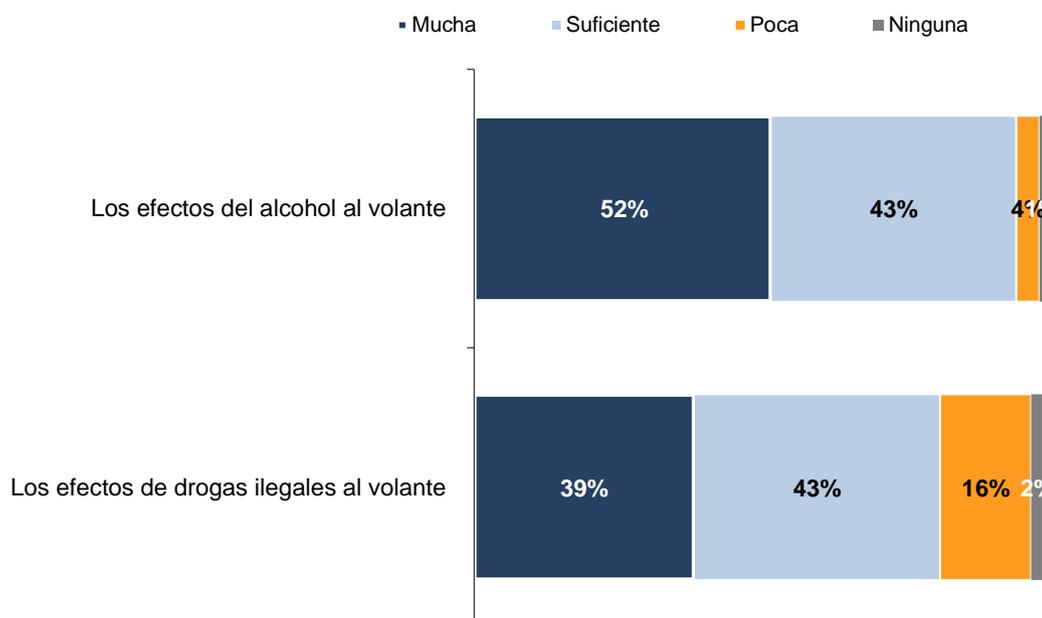
4.7.1. Información sobre los efectos de sustancias en la conducción

En Uruguay, la población de 18 a 50 años manifiesta tener suficiente o mucha información sobre los efectos del alcohol y de las drogas ilegales al volante aunque la misma varía en proporción: es en el alcohol donde esta cantidad de información está más extendida, el 95%, mientras que sobre las drogas ilegales es de un 85%.

En cuanto a las variables de segmentación, no existen diferencias significativas, a excepción de las que se muestran a continuación:

- En la cantidad de información sobre los efectos del alcohol al volante, es la población no conductora la que manifiesta tener poco o ninguna información frente a la población conductora.
- En la referente a los efectos de drogas ilegales al volante, también es la población no conductora la que tiene poca información frente a los conductores.

Gráfico 33. Información que tienes sobre los efectos de sustancias en la conducción



Base: Total de personas entrevistadas (1.000)

En cuanto a la información que se tiene según el tipo de consumidor de sustancias, los resultados se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 25. Información que tienes sobre los efectos de sustancias en la conducción por frecuencia de consumo personal de sustancias

		ALCOHOL				CANNABIS, HACHÍS			
		Frecuente (n=142)	Esporádico (n=581)	Ex - consumidor (n=173)	Nunca (n=101)	Frecuente (n=53)	Esporádico (n=99)	Ex - consumidor (n=245)	Nunca (n=632)
Los efectos del alcohol al volante	Ninguna	1%	1%	2%	5%	3%	1%	0%	
	Poca	6%	4%	2%	5%	15%	5%	2%	
	Suficiente	49%	45%	40%	30%	33%	37%	45%	
	Mucha	44%	50%	56%	65%	48%	54%	53%	
Los efectos de drogas ilegales al volante	Ninguna	4%	3%	1%	1%	6%	1%	2%	
	Poca	25%	17%	9%	8%	24%	19%	14%	
	Suficiente	45%	44%	45%	36%	39%	46%	43%	
	Mucha	26%	36%	46%	55%	30%	37%	41%	

Porcentajes calculados en sentido vertical

% Porcentajes destacados en sentido vertical
Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.
Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).
Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días
Nunca: No lo he tomado nunca

		COCAÍNA, SPEED				"PASTILLAS SINTÉTICAS", ÉXTASIS, ETC.			
		Frecuente (n=3)	Esporádico (n=33)	Ex - consumidor (n=107)	Nunca (n=856)	Frecuente (n=1)	Esporádico (n=7)	Ex - consumidor (n=30)	Nunca (n=962)
Los efectos del alcohol al volante	Ninguna		3%	1%	1%			3%	1%
	Poca		9%	8%	3%	100%	29%	7%	4%
	Suficiente	33%	36%	40%	44%		14%	50%	43%
	Mucha	67%	52%	50%	52%		57%	40%	52%
Los efectos de drogas ilegales al volante	Ninguna		6%		2%	100%		3%	2%
	Poca		12%	21%	16%		29%	20%	16%
	Suficiente	33%	48%	43%	43%		43%	47%	43%
	Mucha	67%	33%	36%	39%		29%	30%	39%

Porcentajes calculados en sentido vertical

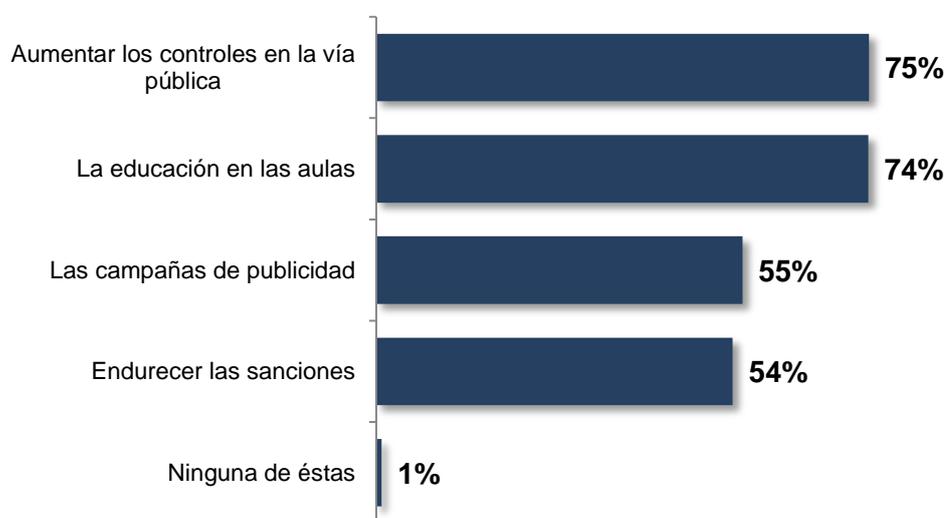
% Porcentajes destacados en sentido vertical
Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.
Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).
Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días
Nunca: No lo he tomado nunca

4.7.2. Estrategias de prevención en seguridad vial

Entre la población situada entre los 18 y los 50 años de Uruguay, las estrategias de prevención más útiles para incidir en la seguridad vial se encuentran el aumento de controles (de alcoholemia, de velocidad, etc.) en la vía pública y la educación en las aulas: 75% y 74% respectivamente.

Las campañas de publicidad y endurecer las sanciones son elegidas en menor medida pero por un porcentaje nada desdeñable: más del 50% en ambos casos.

Gráfico 34. Estrategias de prevención más útiles

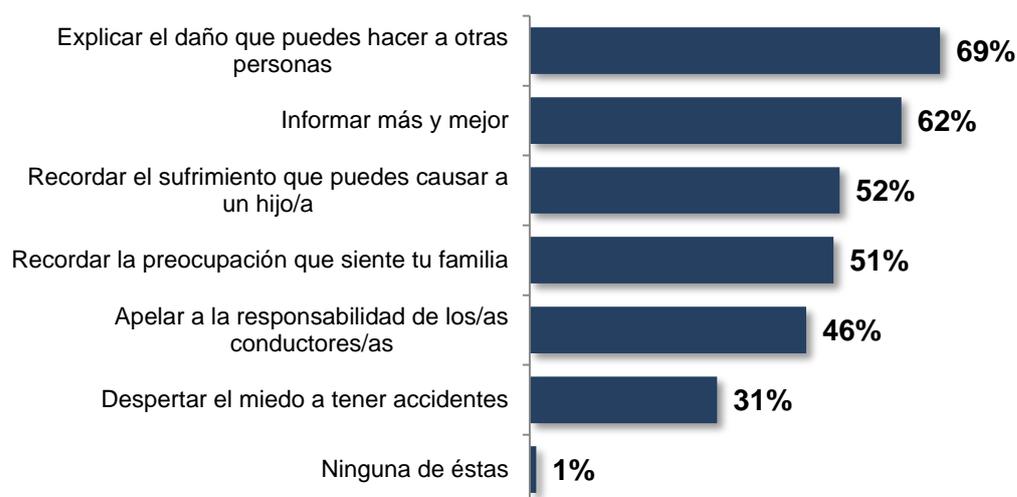


Base: Total de personas entrevistadas (1.000). Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

Para realizar una campaña de prevención que incida en la seguridad vial, las medidas con mayor utilidad se concentran en explicar el daño que puedes hacer a otras personas, informar más y mejor y recordar el sufrimiento que puedes causar a un hijo.

Las campañas más reactivas, como despertar el miedo a tener un accidente o apelar a la responsabilidad de los conductores son las opciones menos elegidas entre la población de Uruguay de 18 a 50 años.

Gráfico 35. Campaña de prevención más útiles



Base: Total de personas entrevistadas (1.000). Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

5. Consideraciones finales

- En Uruguay, la población de 18 a 50 años es mayoritariamente conductora de un vehículo: ascienden al 66% frente al 34% de no conductores.
- Aquellos que no son conductores, se concentran en mayor medida en la población femenina, entre los menores de 23 años y en los que se encuadran dentro de una clase social más baja.
- Los conductores se concentran en mayor medida en los varones y en mayores de 29 años.
- La población conductora supone el 66% del total de la población, distribuyéndose entre conductores de coche (44%) y conductores de motocicleta (22%) caracterizándose por ser veteranos, es decir, tener una antigüedad en el carnet de conducir superior a 5 años.
- Una buena parte de la movilidad de este segmento de la población se basa en el uso del vehículo: 7 de cada 10 conductores lo utiliza todos o casi todos los días de la semana y aunque su utilización está extendida (se usa para más de una actividad), principalmente acapara la movilidad más básica, es decir, para moverse por el lugar de residencia y como medio de transporte para ir al trabajo.
- La ciudad es el espacio por el que transitan principalmente los conductores en Uruguay, haciéndolo por rutas nacionales o autopistas en segundo lugar.
- Para los conductores uruguayos, conducir es una actividad placentera alejada de una posición más funcionalista que percibe los vehículos como medio de transporte: el 73% disfruta mucho frente a aquellos a los que no les gusta conducir o es una actividad con la que no disfrutan especialmente.

- La autoimagen que tienen los conductores de sí mismos es muy positiva: por un lado, perciben de sí mismos que son buenos conductores (el 71%), entre los que es mayoritaria la relación placentera en la conducción ya que el 80% se decantan por esta opción. Además, comparativamente con el resto de conductores, el 67% se considera mejor o mucho mejor que los otros.
- A la hora de definirse, los conductores se definen de manera positiva como respetuosos (76%), tranquilos (56%) y hábiles (46%) y de forma minoritaria se describen a sí mismos con adjetivos menos positivos como impaciente (7%), distraído (4%), desafiante (2%) o agresivo (1%). Atendiendo al género de los participantes, son las mujeres las que significativamente se declaran respetuosas y tranquilas en mayor proporción a los varones mientras que en cuestiones de habilidad son ellos los que se caracterizan con este adjetivo en mayor medida que el segmento femenino. La habilidad también es una característica que se atribuyen los buenos conductores en una proporción mayor que los que son conductores “ni buenos, ni malos”.
- Conducir bien es un concepto relativamente claro en Uruguay y que se basa en tres atributos principalmente para la población de 18 a 50 años: respetar las normas de seguridad y señales de tráfico (75%), conducir con prudencia (43%) y tener reflejos, capacidad de reacción (23%).
- Otros atributos basados en la habilidad y pericia del conductor tienen menos peso - como conducir con confianza (12%), no perder los nervios (8%) y conocer las capacidades y recursos al volante (7%)- así como aquellos relacionados con la adaptación de la conducción al momento, es decir, adaptarse a las circunstancias del tráfico (13%), adaptar la velocidad a las circunstancias (12%) y superar la torpeza de otros conductores (3%).

- Para la población Uruguaya conducir bien no es sinónimo de conducir con agilidad, con rapidez ni sacar el máximo partido al vehículo pues ambas respuestas no son elegidas por los entrevistados.
- En Uruguay, los factores asociados al riesgo de la conducción se basaría en 4 percepciones que unifican un mayor grado de acuerdo, valores de 7 a 10, siendo compartidas al menos por el 20% de la población de 18 a 50 años: conducir implica riesgos que hay que aceptar, las personas mayores son más torpes conduciendo, el exceso de prudencia es perjudicial y el riesgo depende sobre todo de las circunstancias externas a quien conduce. Existe un rechazo (con el 90% o más desacuerdo) a otras posiciones vinculadas a la velocidad y a la competición: si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad; el riesgo al volante te da emociones positivas; quién conduce, conduce rápido y si te gusta conducir tiene que gustarte competir con otros.
- Entre la población de 18 y 50 años, el uso del coche en situaciones de ocio, independientemente de quien conduzca, no está muy extendido: 6 de cada 10 entrevistados no utiliza el auto o la moto cuando sale a “bailar”. Existen diferencias entre si se es conductor o no ya que los primeros utilizan el coche en mayor proporción y de manera significativa siempre o casi siempre frente a la población no conductora y a la inversa, aquellos que no conducen utilizan el vehículo en momentos de ocio nunca o casi nunca en mayor proporción que los que conducen un vehículo. Entre la población conductora, los datos son muy similares: en situaciones de ocio, el 60% no conduce.
- Las mujeres conductoras son las que menos utilizan el vehículo en situaciones de ocio frente a los varones así como los conductores con menor antigüedad en la posesión del carnet los que con menor frecuencia conducen para salir a bailar.

- Conducción y consumo de sustancias no guarda relación para la población de Uruguay situada entre 18 y 50 años: se manifiesta un rechazo evidente a vincular estas dos acciones, plasmadas en el alto grado de desacuerdo mostrado ante las proposiciones mostradas.
- Solamente cabe resaltar que los ítems “por la noche, los fines de semana, todos los conducen han consumidos, hay que aceptarlo” y “los amigos ven normal que consumas aunque tengas que conducir luego” son los que alcanzan un menor nivel de acuerdo, con puntuaciones de 0 a 4, lo que significa una mayor permisividad y aceptación ante estas conductas (89% y 90% respectivamente). De igual manera ocurre con “viajar con alguien drogado conduciendo tiene riesgos pero peor es tener que buscarte la vida con el transporte” (91%).
- Para conocer la percepción que tiene la población de 18 a 50 años en Uruguay sobre los efectos en la conducción del consumo de ciertas sustancias como factor de riesgo en el caso de accidentes se preguntó en qué medida consumir determinadas sustancias influía en el riesgo de tener un accidente: ante el consumo de todas las sustancias, el riesgo siempre aumenta mucho, especialmente en el consumo de “pastillas sintéticas, éxtasis, etc.” (92%) aunque en menor proporción cuando se fuman porros (63%).
- La relación entre el consumo y el riesgo de tener un accidente es variable, es decir, aumenta o no, en función de la cantidad consumida alcanza un porcentaje mencionable en cuanto a la bebida de alcohol (8%) y al fumar porros (11%).
- Para complementar el consumo de sustancias y su relación con la conducción, se les planteó a los entrevistados el escenario del consumo de ciertas sustancias si hay que conducir para volver a casa, tanto si se es población conductora como si no lo son: los datos ponen de manifiesto, de nuevo, la desvinculación entre consumo y conducción

puesto que el 82% manifiesta un alto grado de acuerdo (valoraciones de 7 a 10) en el hecho de no poder consumir ninguna droga a la hora de conducir de vuelta al hogar.

- El resto de opciones obtienen un porcentaje de grado de acuerdo que cae en picado según aumenta la permisividad de los escenarios: del 6% que opina que puedes consumir sólo las drogas que controlas al 1% de se puede consumir lo que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y todo depende de la suerte.
- Los efectos que provocan ciertas sustancias en la conducción explican, de nuevo, el rechazo entre el consumo y la conducción: la población en Uruguay manifiesta un alto grado de desacuerdo ante afirmaciones como que la cocaína agiliza los reflejos o los porros tranquilizan y ayudan a conducir mejor.
- Pero también nos encontramos con aquellos que manifiestan un grado de acuerdo alto, especialmente ante ciertas situaciones: aunque la proporción es pequeña, existe un 7% que está totalmente o bastante de acuerdo con que el mayor riesgo de consumir drogas cuando conduces es que te pillen y te sancionen. Un 6% manifiesta (con valoraciones de 7 a 10) que cuando consumes porros lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado al igual que cuando bebes alcohol (5%). Se exagera mucho el efecto que producen las drogas para conducir, lo importante es conocer los propios límites, es compartido con un alto grado de acuerdo por el 4%.
- El comportamiento efectivo al volante declarado por los participantes en el estudio explica que el entorno de la población de 18 a 50 años nunca se monta en vehículos cuyos conductores hayan consumido pastillas sintéticas, éxtasis y cocaína/speed (90% y el 83% respectivamente). Sin embargo, montarse en un vehículo cuyo conductor haya consumido otro tipo de sustancias es más habitual: el 36% de amigos y conocidos se han subido a un coche cuyo conductor ha consumido cannabis, marihuana o porros y el 67% en uno que ha bebido alcohol.

- El porcentaje de no haber realizado nunca estas acciones centrándonos en ellos mismos es muy similar aunque pone de manifiesto cómo estas acciones relacionadas con consumo de sustancias y conducción las llevan a cabo en mayor medida los otros frente a uno mismo.
- El entorno de la población de Uruguay de 18 a 50 años conduce después de haber consumido ciertas sustancias con distinta frecuencia según la materia: si hablamos de pastillas sintéticas, éxtasis, etc., la conducción en el entorno en los últimos 6 meses se ha realizado con cierta frecuencia en una proporción pequeña -8%- mientras que si hablamos de alcohol la proporción asciende al 62%.
- Los propios conductores afirman practicar poco la conducción cuando ha consumido pastillas sintéticas (el 92% afirma no haberlo hecho en los últimos 6 meses) mientras que habiendo bebido alcohol el 43% manifiesta haberlo hecho en algún momento en los últimos 6 meses.
- De nuevo, son los demás los que en mayor proporción conducen cuando han consumido alcohol o han consumido cannabis pero se aprecian diferencias en el consumo de cocaína y pastillas sintéticas que son los propios conductores los que manifiestan haber realizado esta conducta en mayor medida que los otros conductores de su grupo de referencia.
- El consumo manifestado de ciertas sustancias varía radicalmente según la sustancia: de las pastillas sintéticas, éxtasis, etc., de la que los Uruguayos de 18 a 50 años manifiestan prácticamente no ser consumidores -con un 96% que declara no haberla probado nunca y un 3% de exconsumidores- al alcohol, donde los entrevistados manifiestan ser consumidores esporádicos o frecuentes en un 72%. Son los varones los que realizan un consumo frecuente de todas las sustancias frente a las mujeres, a excepción de la cocaína/speed.

- Entre la población conductora que afirma ser consumidora de sustancias de manera frecuente o esporádica y que practica la conducción habiendo consumido estas sustancias (a menudo, siempre o casi siempre) es una proporción muy baja: los consumidores de frecuentes de alcohol afirmar conducir bajo los efectos de esta sustancia en un 2%.
- Entre los consumidores, independientemente de la frecuencia de consumo de las distintas sustancias, su consumo, siempre influye en la posibilidad de tener un accidente.
- En Uruguay, la población de 18 a 50 años manifiesta tener suficiente o mucha información sobre los efectos del alcohol y de las drogas ilegales al volante aunque la misma varía en proporción: es en el alcohol donde esta cantidad de información está más extendida, el 95%, mientras que sobre las drogas ilegales es de un 85%.
- En la cantidad de información sobre los efectos del alcohol al volante, es la población no conductora la que manifiesta tener poco o ninguna información frente a la población conductora.
- En la referente a los efectos de drogas ilegales al volante, también es la población no conductora la que tiene poca información frente a los conductores.
- Las estrategias de prevención más útiles para incidir en la seguridad vial se encuentran el aumento de controles (de alcoholemia, de velocidad, etc.) en la vía pública y la educación en las aulas (75% y 74% respectivamente) y las campañas de publicidad y endurecer las sanciones son elegidas en menor medida pero por un porcentaje nada desdeñable (más del 50% en ambos casos).
- Para realizar una campaña de prevención que incida en la seguridad vial, las medidas con mayor utilidad se concentran en explicar el daño que puedes hacer a otras personas, informar más y mejor y recordar el sufrimiento que puedes causar a un hijo.

- Las campañas más reactivas, como despertar el miedo a tener un accidente o apelar a la responsabilidad de los conductores son las opciones menos elegidas entre la población de Uruguay de 18 a 50 años.
- Los resultados de la investigación ponen de manifiesto que los comportamientos al volante, que implican riesgos, y el consumo de sustancias, siguen estando muy presentes y aceptados en la sociedad uruguaya a pesar que se considera que se tiene la información suficiente sobre los efectos de las mismas a la hora de conducir.
- La permisividad y la aceptación de conductas al volante, tanto propias como ajenas, es mayor cuando se trata del alcohol y el cannabis, sustancias más presentes en la sociedad. Con las cocaína y las pastillas sintéticas es menor y por ende, el consentimiento es menor así como la confesión de su consumo.

Fundación **MAPFRE**

www.fundacionmapfre.org

Pº Recoletos, 23

28004 Madrid