

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNDEZ DE ELCHE

FAC. CC. SOCIALES Y JURIDICAS ELCHE

GRADO EN SEGURIDAD PÚBLICA Y DERECHO



UNIVERSITAS
Miguel Hernández

ESTUDIO SOBRE EL CONSUMO DE ALCOHOL EN LOS JÓVENES A
LA HORA DE CONDUCIR Y DIFERENCIAS DE GÉNERO.

TRABAJO FIN DE GRADO

CURSO 2022-23

AUTOR: JOSE MIGUEL SALAS FERRÁNDEZ

TUTOR: IGNACIO DÍAZ CASTAÑO

Índice

1. RESUMEN-ABSTRACT.....	3
2. INTRODUCCIÓN.....	4
3. EL ARTÍCULO 379.2 CP.....	6
3.1 Antecedentes históricos.....	6
3.2. Tipicidad.....	8
3.3. Sanciones por la comisión de este delito.....	10
4. EFECTOS DEL ALCOHOL AL VOLANTE.....	13
4.0. Aspectos comunes.....	13
4.1. Diferencias entre hombres y mujeres en los efectos del alcohol.....	17
5. TEORÍAS CRIMINOLÓGICAS.....	20
5.0. Teorías explicativas del delito.....	20
6. OBJETIVOS E HIPÓTESIS.....	24
7. METODOLOGÍA.....	25
8. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	26
8.1. DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS.....	26
8.1.1. Sexo.....	26
8.1.2. Lugar de residencia.....	27
8.1.3. Cursos que realizan actualmente.....	28
8.1.4. Nivel de empleo y desempleo.....	29
8.2. DATOS SOBRE TRÁFICO Y LEGISLATURA.....	30
8.2.1. Posesión de carné de conducir.....	30
8.2.2. Años con el carné de conducir.....	31
8.2.3. Conocimiento de sanciones.....	33
8.3. DATOS SOBRE CONDUCTAS, CONSECUENCIAS Y OPINIONES.....	35
8.3.1. Controles de alcoholemia en carretera.....	35
8.3.2. Conducción bajo estado de ebriedad.....	37
8.3.3. Reincidencias.....	39
8.3.4. Opiniones al respecto.....	40
8.3.5. Viaje con conductores ebrios.....	42
9. CONCLUSIÓN.....	44
10. BIBLIOGRAFÍA.....	47

1. RESUMEN-ABSTRACT.

El siguiente trabajo se centrará en intentar conseguir una respuesta a la siguiente pregunta. En la provincia de Alicante ¿Quién toma más el volante bajo los efectos del alcohol, los hombres o las mujeres universitarios y por qué? Para ello se explicarán las diferentes teorías explicativas que existen al respecto a cerca de la toma de vehículos bajo estado de ebriedad en los jóvenes conductores, lo cuales estarán situados entre los 18 y 25 años. También se revisará en profundidad el artículo 379.2 del código penal, donde se recoge este delito y se explicarán los efectos del alcohol sobre los conductores y las diferencias biológicas con respecto a la ingesta de alcohol entre hombre y mujeres. Para finalizar, se realizará una encuesta en la que se resolverá la hipótesis de que los hombres realizan más este tipo de acto que las mujeres, y se intentarán determinar los perfiles que poseen las personas que tras ingerir alcohol toman la decisión de tomar el volante.

In the present work we will search for an answer for the question about, who takes their vehicles more between college men and women under the effects of alcohol on the city of Alicante? For discovering that, we will explain the different explicative theories that exists about college people, taking vehicles under the effects of alcohol. The ages will be between 18 and 25 years old. We will also make a review about the article 379.2 of the Spanish penal code, which is the one that contains this infraction and we will explain the effects of alcohol on drivers and the differences between these effects depending if they are men or women. At the end we will make a little survey that has the objective of demonstrate my hypothesis that says men will commit this crime more than women and we will see the profile of the people that drives under the effects of alcohol.

Palabras clave: (alcohol, accidentes de tráfico, jóvenes, hombres, mujeres)

2. INTRODUCCIÓN.

La ingesta de alcohol en nuestro país es una de las más altas de Europa (OCDE, 2018), Según informes, uno de los niveles más altos de consumo de alcohol se sitúa en España presentando una cifra de 12,7 litros de alcohol puro per cápita al año, lo cual es el equivalente a unos 5 litros de cerveza o 2 botellas y media de vino a la semana por personas con edades de 15 años en adelante. En comparación a otros países de la Unión Europea, el consumo de alcohol entre los hombres españoles subió un 4,4% desde el año 2010 hasta el año 2018, y en el mismo periodo de tiempo, en el caso de las mujeres subió un 1,2%. Un 13% de los españoles consumen alcohol todos los días, y el 22.9% lo hace todas las semanas, lo cual nos convierte en el segundo país de la Unión Europea que consume alcohol con más frecuencia. (EUROESTAT, 2019). Estas cifras representan el preámbulo del problema que vamos a abordar en el siguiente estudio, ya que al presentar España un nivel tan alto de consumo de alcohol en su población, el porcentaje de probabilidad de que las personas, tomen sus vehículos tras ingerir alcohol será elevado

El consumo de alcohol a la hora de conducir representa una de las primeras causas de mortalidad y discapacidad en todo el mundo. Alrededor de tres millones de personas murieron en 2016 por culpa del alcohol, pero el dato más impactante resulta ser que, de estas tres millones de personas, 400.000 fallecieron a causa de accidentes de tráfico específicamente por el consumo etílico (OMS, 2016)

Fallecieron un total de 276 en los 242 accidentes mortales que se produjeron. En todos estos accidentes, los conductores implicados conducían con una tasa de alcohol superior a la legalmente permitida. El 26% del total de accidentes mortales producidos en España y el 27% de los fallecidos (tasa de mortalidad) ocurrieron en accidentes mortales en los que alguno de los conductores implicados tuvo resultado positivo en la prueba de alcohol. En comparación con el año 2016, el número de fallecidos en accidentes con presencia de alcohol aumentó en un 10%, pasando de 251 fallecidos a 276, aumentando también la tasa de mortalidad, del 26% al 27%. El porcentaje de accidentes mortales en los que se tiene constancia de prueba ha sido del 69% en 2017, aumentando respecto del 2016, en el que fue del 66%. Estos datos preocupan debido a que no debería ser tan usual que el porcentaje de accidentes mortales a causa del alcohol sea tan elevado. (DGT 2017)

La razón de estas cifras se debe principalmente a varios factores como que, por ejemplo, como ya he mencionado antes, el alto porcentaje de personas que consumen alcohol diaria o semanalmente en nuestro país se debe en parte a que, en España, el precio del alcohol es, con mucha diferencia, inferior al de muchos países de Europa, especialmente diferenciándose significativamente de los países situados más al norte. Esto se confirma por un artículo (El Mundo 2019), donde publicaron que, “El nivel de precios de las bebidas alcohólicas en España se situó 16 puntos por debajo de la media de la Unión Europea (UE) en 2018, convirtiéndose en el país con el alcohol más barato de toda la zona euro y el quinto entre los veintiocho, según el análisis realizado por la oficina estadística europea, Eurostat.” Esto genera en nuestro país una cultura de consumo de alcohol más significativa que en otros países.

La percepción del riesgo por parte de la población de nuestro país es demasiado baja a la hora de realizar este comportamiento, también que está normalizada la expresión de “soy un conductor veterano y el alcohol no me afecta” o por su contraparte, en los jóvenes, el “yo controlo”. La percepción acerca del riesgo de conducción tras el consumo de sustancias psicoactivas y el comportamiento a la hora de conducir no siempre coinciden, especialmente entre los jóvenes. A pesar de considerarlo como un riesgo, casi un 40% de los jóvenes reconocen haber conducido bajo los efectos del alcohol en los últimos 6 meses (DGT 2017). Asimismo, se observa gran tolerancia respecto del comportamiento de consumir sustancias y conducir: dos de cada tres jóvenes han viajado con un conductor bebido en esos últimos seis meses.

Los conductores jóvenes parecen más susceptibles a los efectos negativos del alcohol con respecto a la capacidad de conducción segura comprado con los conductores más mayores, independientemente de la cantidad consumida (R.C. Peck 2008). En los jóvenes, la inexperiencia tanto a la hora de conducir, como a la hora de tomar alcohol, sumado a la impulsividad y a la búsqueda de nuevas experiencias, ambas características básicas de los jóvenes, y a que todavía no se han desarrollado completamente neuronalmente, forman la combinación total que desemboca en la realización de comportamientos extremos a la hora de conducir, como es, el ingerir alcohol antes, o incluso durante la conducción.

Los jóvenes, a la hora de beber no sienten que han sido privados de sus capacidades psicomotoras, en algunos casos es todo lo contrario, incluso llegan a pensar que bebidos conducen mejor. Esta falta de percepción del peligro es la que ocasiona en primera instancia la gran cantidad de accidentes por conducción bajo efectos del alcohol y la gran cantidad de multas que se ponen por esta misma razón (E.C.E. Magar 2008).

Según los datos estadísticos de la Fiscalía Provincial de Alicante publicados en la Memoria 2021, solo en el año 2020, se llegaron a iniciar 4.035 procedimientos por la infracción del delito 379.2 CP, el cual refiere a la conducción bajo los efectos del alcohol superando la tasa máxima establecida. Fueron ese mismo. De todos esos procedimientos que se iniciaron, 2.205 casos fueron incoados y llegaron a juicio. Todos y cada uno de los 2.205 casos obtuvieron una sentencia firme, que según el Código Penal español, en el previamente mencionado artículo expresa literalmente que el que cometiere este delito, “será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.” (LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal)

3. EL ARTÍCULO 379.2 CP.

3.1. Antecedentes históricos.

En el artículo 379.2 del Código Penal se castiga el hecho de conducir un vehículo bajo los efectos de bebidas alcohólicas, más específicamente, y tal y como versa dicho artículo en su esta actual tras todas las modificaciones, “se castiga con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”, a todas las personas que condujeran “un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.

En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.” (LO. 5/2010 de 22 de junio)

El texto original de este artículo se publicó el 24 de noviembre de 1995, y entró en vigor el 24 de mayo de 1996. El texto, mucho más corto que el actual, decía que “El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.” En este primer texto no se hacía referencia alguna a la cantidad de alcohol ingerida necesaria para que se aplicara esta norma.

La norma exigía acreditar la influencia de la ingesta de tales sustancias o bebidas alcohólicas en la conducción, no siendo suficiente una tasa positiva de alcoholemia sin la prueba de dicha afección. Además de la tasa, la jurisprudencia obligaba a atender, a los signos externos que presentara el conductor a través del atestado policial, a las maniobras realizadas y a los resultados lesivos ocasionados. Así pues, alguna jurisprudencia discutía en torno a si existía o no una tasa que, sin necesidad de otros elementos probatorios, fuera suficiente para acreditar la influencia, sobre todo cuando la presencia del alcohol en la conducción se detectaba en controles preventivos en los que, a priori, los conductores son seleccionados aleatoriamente. Sobre este extremo no había jurisprudencia del Tribunal Supremo consolidada. La STS de 9 de diciembre de 1999 contempló como relevante y suficiente la tasa de 0'75 mg/l, mientras que la posterior de 11 de junio de 2001 la situó en 0'60 mg/l.

La siguiente reforma que sufriría este artículo, vendría dada de la mano de la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la cual se modificaba la original, Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre y se modificaron de nuevo las penas originales aumentándolas por primera vez, decretando que «El que condujere un vehículo a motor

o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a 12 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.»

El artículo 379.2 del Código Penal español fue modificado significativamente por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, y entró en vigor el 1 de diciembre de 2007, para posteriormente, ser finalmente reformado de forma que solo cambió la manera en la que se redactó por la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio. Esta reforma supuso un endurecimiento de las penas para el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, con el objetivo de aumentar la seguridad vial y reducir el número de accidentes causados por conductores bajo la influencia de estas sustancias. En la ley está escrito lo que ya hemos comentado en el primer párrafo de este punto. Cabe decir que actualmente no se contempla una nueva reforma de este delito por parte de los legisladores, sin embargo, faltará poco para que vuelva a sufrir una modificación ya que esta conducta está altamente extendida entre la población de conductores actual y algo se deberá hacer al respecto.

3.2. Tipicidad.

Tal y como se menciona en algunos análisis de esta ley realizados en la página web de www.Vlex.es, la cual se dedica, entre otras cosas, al análisis de sentencias y de leyes, y suplementándolo con información extraída del libro “El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”⁴ escrito por la autora Pilar Gómez Pavón, en el año 2007, con la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, la tipicidad de este delito fue desdoblada:

- Por un lado, existe la clásica modalidad que ha sido estudiada y puesta bajo mira por parte de la jurisprudencia, la cual entiende este delito como un delito de peligro hipotético o un delito de peligro abstracto tipificado, según otras opiniones.

- Por otro lado, se ha introducido otra descripción típica, la cual denominamos como “conducción por encima de una tasa objetivada”. Para algunos éste es un tipo que se puede diferenciar; para otros una simple especificación de influencia presumida basada en datos científicos y experienciales. Esta figura está más cercana a lo que es un puro delito de peligro abstracto o de peligro legalmente presumido. En esta segunda configuración queda muy diluida y planamente anulada, la cierta comodidad que al aplicador del derecho le proporciona la necesidad de que el alcohol sí que tenga influencia a la hora de tomar un vehículo.

Es necesario en el tipo del art. 379.2, en su primer inciso, que las bebidas alcohólicas ingeridas tengan una repercusión real en la conducción. Asunto diferente es que, a partir de unas determinadas tasas, se pueda afirmarse firmemente que siempre existirá esa influencia -art. 379.2 último inciso-, algo que podríamos denominar como un nivel de alcoholismo en el que se produce una incapacidad absoluta para conducir).

A partir de aquí, se tendrá en cuenta que esta parte del delito se muestra bastante abstracta en el sentido que la doctrina del Tribunal Constitucional sentó que "el delito contenido en el Art. 379.2 no constituye una infracción meramente formal, pues para imponer la pena no basta con comprobar a través de la pertinente prueba de alcoholemia que el conductor ha ingerido alcohol o alguna otra de las sustancias mencionadas en el mismo, sino que es necesario que se acredite que dicha ingestión ha afectado a la capacidad psicofísica del conductor, y, consecuencia de ello, a la seguridad en el tráfico, que es el bien jurídico protegido por dicho delito".

Esta misma Sala de lo Penal del Tribunal Supremo declaraba de igual manera que, “Para la subsunción del hecho enjuiciado en el referido tipo penal no basta con comprobar el grado de impregnación alcohólica del conductor, es menester que, además, esté igualmente acreditado que el mismo conducía bajo la influencia de tal ingestión (STS de 9 de diciembre de 1999). Sin perjuicio, claro está, de que el Juzgador pueda inferir razonablemente dicha influencia en atención al alto grado de impregnación alcohólica del conductor.”

La jurisprudencia también ha declarado que, para poder aplicar del Art. 379.2 CP, no es necesario que se demuestre que se ha producido o se va a producir, un "peligro concreto" ni, por supuesto, ningún resultado lesivo, como sí que demandan otros tipos penales. Por lo cual, el tipo de este delito que estamos examinando, únicamente exige la existencia de un "peligro abstracto" que, en cualquier caso, ha de ser real y no tratarse de algo meramente presunto. Muchas sentencias se han dictado utilizando de base esta visión de la ley, como por ejemplo las sentencias de 19 de mayo de 1982, 7 de julio de 1989 y 5 de marzo de 1992, entre otras.

3.3. Sanciones por la comisión de este delito.

Ya hemos visto en los apartados anteriores lo que se entiende por conducta típica en este delito y lo que se castiga, al igual que hemos visto lo que la ley dice con respecto al incumplimiento del artículo 379.2 del Código penal, pero ahora nos centraremos en ver específicamente cuales son los tipos de sanciones que realmente se pueden imponer a estos conductores infractores. Las sanciones las podemos entender de tal forma que existen niveles a la hora de infringir esta ley. Estos niveles se sitúan dependiendo del tipo de sanción que se impone, ya sea económica o de servicios a la comunidad, las cuales serían las penas leves; o de retirada de puntos o carné y penas de prisión, las cuales serían las penas más graves. En el caso de los menores de edad, la tasa de alcoholemia que deben de dar los conductores debe ser siempre de 0,0 g/l ya sean en aire respirado o en sangre.

Según la DGT¹, la tasa de alcoholemia es lo que representa el nivel de alcohol que presenta nuestra sangre, estos niveles se miden en gramos de alcohol por cada litro de sangre (g/l) o lo que sería su equivalente en aire respirado, ya que para medir esta cifra se utilizan tanto análisis de sangre como análisis del aire respirado. De acuerdo con la legislación actual, la tasa que a los conductores españoles se les permite presentar a la hora de realizar un control y dependiendo de si son conductores en general o conductores noveles y profesiones, son las siguientes:

Tasa de alcoholemia	TIPO DE CONDUCTOR	EN SANGRE	EN AIRE ESPIRADO
	Conductores en general	0,5 g/l	0,25 mg/l
	Noveles y profesionales	0,3 g/l	0,15 mg/l

Tabla 1. Fuente: DGT

Una vez aclaradas cuales son las tasas permitidas para que no lleguen a ser delito, veremos las sanciones que se imponen a partir del exceso de dichas tasas. Como se observa en el artículo 379.2 del Código penal, “se castiga con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”, a todas las personas que condujeran “un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia (...) de bebidas alcohólicas.” “En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.” (LO. 5/2010 de 22 de junio)

La realidad es que llegar a tales niveles de alcohol a la hora de conducir no es lo más frecuente, con lo cual a continuación observaremos los tipos inferiores de penas por cometer este delito. Como podemos observar en la siguiente tabla, realizada por elaboración propia según los datos de la DGT y que está expresada únicamente en el tipo de control por aire aspirado, podemos observar tres niveles distintos con tres tipos diferentes de multa dependiendo de la tasa de alcohol dada en el momento del control de alcoholemia.

TASA		SANCIÓN
ALCOHOL POR AIRE ASPIRADO	Entre 0,25 mg/l y hasta 0,49mg/l	500 euros y 4 puntos
	Entre 0,50 mg/l y 0,59 mg/l	1.000 euros y 6 puntos
	Reincidentes	1.000 euros y 4 o 6 puntos (depende de la tasa obtenida)
	Más de 0,60 mg/l	Delito contra la seguridad vial. Sanción acorde al art. 379 CP

Tabla 2. Fuente: Elaboración propia.

Como podemos ver en la tabla y contrastándolo con el informe realizado por la Fundación Mapfre, Sanciones: Multas por alcoholemia³, cuando la tasa de alcohol en aire respirado es superior a los 0,50 mg/l, se procederá a la retirada de 6 puntos. Cuando la tasa de alcohol en aire espirado es superior a 0,25 mg/l e inferior a 0,50 mg/l, se procederá a la retirada de 4 puntos.

En el caso de los conductores profesionales y noveles únicamente cambian las tasas para la comisión del delito, al dar una tasa de más de 0,30 mg/l se procederá a la retirada de los 6 puntos y al dar una tasa de entre 0,15 mg/l y 0,30 mg/l se restarán 4 puntos del carné de conducir. Los conductores noveles y profesionales tiene una tasa más baja necesaria para cometer el delito sobre todo por razones de seguridad, tanto la suya como la de los demás conductores y peatones, ya sea por el tipo de vehículo que pueda llevar un conductor profesional el cual pueda poner en peligro a más gente, como por ejemplo un conductor de autobuses o de camiones o por la falta de experiencia al volante que poseen los conductores noveles.

Las sanciones contempladas en el tipo penal no se basan únicamente en la tasa de alcohol obtenida durante la prueba, si no que se agravan dependiendo de si ha cometido algún otro delito a la vez que conducía su vehículo en estado de ebriedad, pudiendo llegar hasta

penas de 4 años de prisión como máximo y la retirada del carné de conducir. Por su contraparte, la sanción mínima ya hemos observado que sería de 4 puntos del carné de conducir y una cantidad económica de 500 euros, reducidos a la mitad si se paga antes de que pasen 20 días naturales después de recibir la multa, ya sea por carta o dada en mano por el agente de policía.

4. EFECTOS DEL ALCOHOL AL VOLANTE.

Para comenzar este apartado, se comenzará por dar una definición de lo que es el alcohol, “En terminología química los alcoholes constituyen un amplio grupo de compuestos orgánicos derivados de los hidrocarburos que contienen uno o varios grupos de hidroxilos (-OH). El etanol (C₂H₅OH, alcohol etílico) es uno de los compuestos de este grupo y es el principal componente psicoactivo de las bebidas alcohólicas (Organización Mundial de la Salud 1994)”

Es además un depresor del sistema nervioso central que se absorbe rápidamente en el estómago y el intestino delgado al torrente sanguíneo. Una bebida estándar equivale a 0.6 onzas de etanol puro. Una bebida estándar se considera 12 onzas de cerveza, 8 onzas de licor de malta, 5 onzas de vino o 1.5 onzas de licor fuerte (un chupito), como el tequila, el ron, el vodka o el whisky (National Institute on Drug Abuse [NIDA], 2013).

El consumo de alcohol en todas las edades es actualmente un problema de salud pública que precisa urgentemente de acciones preventivas inmediatas y de promoción de la salud tanto propia como colectiva. El alcohol es considerado como un factor determinante para algunos trastornos neuropsiquiátricos y de enfermedades no transmisibles como las afecciones cardiovasculares, cirrosis hepática y diversos tipos de cánceres. (Ahumada-Cortez et al. 2017)

Son algunos estudios, (Ferret et al. 2010, Hanson et al. 2011, García-Moreno et al. 2008) los que tratan sobre los efectos del alcohol los que coinciden en que es capaz de alterar la estructura y la función del sistema nervioso central de una manera tan importante como para provocar un claro deterioro neuropsicológico. También es cierto que este deterioro mencionado varía dependiendo de la cantidad de alcohol ingerida, de los antecedentes del

sujeto y del patrón de consumo, y por supuesto, el riesgo aumente al consumir drogas y sustancias que sean tóxicas.

Como es bien sabido, los efectos del alcohol sobre el juicio o la asunción consciente de riesgos pueden aumentar la probabilidad de un accidente significativamente aún con la mayor experiencia en conducción que una persona pueda tener (Cohen et al., 1958; Waller, 1985). Esta disposición a cometer este tipo de conducta, incluso sabiendo que es perjudicial a la hora de conducir en estado de ebriedad, puede aumentar después del consumo de alcohol por parte del conductor (MacDonald et al., 2000). El alcohol, de entre todos los efectos, reduce en gran medida la percepción de las consecuencias negativas que puede acarrear el acto de conducir en estado de ebriedad. (Fromme et al., 1997).

Hasta hace unos 15 años, los efectos del alcohol con respecto a la toma de decisiones y a la percepción de riesgo a la hora de conducir se han medido de diferentes formas incluyendo la precisión audiovisual, la percepción de la velocidad, la frecuencia de los accidentes y la frecuencia con la que se adelanta a otros vehículos. (Scott E. Burian et al 2002). Por supuesto, actualmente se utilizan una infinidad de métodos y datos a la hora de medir este tipo de comportamiento, como por ejemplo examinar los efectos del alcohol durante la conducción teniendo en cuenta los tiempos de reacción de los sujetos o la confianza que tienen en ellos mismos en sus capacidades para conducir aun estando bajo los efectos del alcohol (Harriet Garrison et al. 2022).

En muchos de estos estudios, como el de Harriet Garrison recién mencionado, el comportamiento ante la toma de decisiones de riesgo fue medida en espacios cerrados y controlados virtuales, donde los sujetos no tenían ningún castigo por las acciones cometidas (adelantar mal, ir a mucha velocidad), al igual que no obtenían ninguna recompensa por conducir de forma correcta, sencillamente les dejaban conducir en diferentes grupos, algunos habiendo bebido alcohol como para ir ebrios, otros no habiendo bebido tanto, y otros sin haber probado gota de alcohol. Sin embargo, todos pensaban que sí que habían bebido alcohol. Finalmente se evaluaron los resultados y evidentemente, los conductores a los que se les habían dado más alcohol fueron los que más conductas erráticas cometían. Tal y como cuentan dichos estudios, los estímulos tardaban en hacerles efecto, tomaban más conductas de riesgo, como ir más rápido de lo

que deberían o hacer movimientos peligrosos con el vehículo, algunos afirmaban incluso haberse divertido o afirmaban también que habían conducido perfectamente, para lo que a ellos respecta, cuando los examinadores veían claramente que la afección por el alcohol era más que evidente.

El alcohol afecta al cuerpo y al sistema nervioso de varias formas dañinas. Cabe destacar que el alcohol afecta a las personas de maneras distintas, pudiendo afectar de mayor a menor medida al individuo, sin embargo, estos efectos que se explicarán, independientemente de las condiciones individuales o de la medida en la que nos afecten, existen y nos afectan a todos por igual. A continuación, se mostrarán algunos de los efectos más comunes y nocivos que el alcohol nos puede producir (MedlinePlus. 2021; Fundación Mapfre, *Alcohol y conducción, ¿cómo nos afecta?*; Álvarez, F. (2001); Ahumada-Cortez et al. 2017):

1. Depresor del sistema nervioso central: El alcohol es un depresor del sistema nervioso central, lo que significa que ralentiza la actividad del cerebro. Esto puede producir una sensación de relajación y euforia inicialmente, pero también puede afectar la coordinación, el juicio y la capacidad de respuesta.
2. Efectos en el cerebro: El alcohol puede interferir con la comunicación entre las células cerebrales, alterando así el pensamiento, el estado de ánimo y el comportamiento. Puede dificultar la concentración, disminuir la memoria y afectar el procesamiento de la información.
3. Daño al hígado: El hígado es el principal órgano responsable de metabolizar y eliminar el alcohol del cuerpo. El consumo excesivo y prolongado de alcohol puede llevar a enfermedades del hígado, como la esteatosis hepática (hígado graso), la hepatitis alcohólica, la cirrosis y el cáncer de hígado.
4. Problemas cardiovasculares: El consumo excesivo de alcohol puede aumentar la presión arterial, aumentar los niveles de triglicéridos y contribuir al desarrollo de enfermedades del corazón. Además, el consumo crónico de alcohol puede debilitar el músculo cardíaco, lo que lleva a enfermedades del corazón. (Dr. Jaime E. Cedeño-Zambrano et al. 2016)

5. Problemas gastrointestinales: El alcohol puede irritar el revestimiento del estómago y el esófago, lo que puede provocar gastritis, úlceras y reflujo ácido. Además, puede interferir con la absorción de nutrientes en el intestino, lo que puede llevar a deficiencias nutricionales.
6. Daño nervioso periférico: El consumo excesivo y prolongado de alcohol puede afectar los nervios periféricos, causando daño y síntomas como entumecimiento, hormigueo y debilidad en las extremidades. Este efecto se conoce como neuropatía alcohólica, el cual se estima que se representa entre un 25% y 66% en los casos definidos como alcohólicos crónicos, siendo los factores más influyentes la duración y la cantidad de consumo de alcohol. (Luis Gerardo Domínguez y Gregorio Arellano. 2018)

Para finalizar con este punto se explicará de qué depende la tasa de alcoholemia (DGT. 2022, Marie Claude Ouimet et al. 2020). La tasa de alcoholemia que las personas alcanzan puede depender mucho dependiendo de varios factores, sobre todo corporales y genéticos. Tras tomar alcohol, este va directo al aparato digestivo, donde se absorbe. Aproximadamente se absorbe entre un 20 y un 25% en el estómago y la mayor parte del intestino delgado, desde donde pasa al torrente sanguíneo alcanzando su pico de concentración después de los 30-90 minutos. La absorción del alcohol por el duodeno y yeyuno es mucho más rápida que por el estómago, por ello la velocidad del vaciamiento gástrico es un determinante importante de la velocidad de la absorción de etanol administrado por vía oral. La velocidad de absorción es una de las cosas que más modificaciones voluntarias puede sufrir. Entre estas modificaciones encontramos:

- Los alimentos, ya que cuanto más lleno tengamos el estómago, más lento se absorberá el alcohol en nuestro estómago. Con lo cual si bebemos con el estómago vacío lo más probable es que se absorba todo el alcohol de golpe y tanto las consecuencias como los efectos se agravarían.
- El tipo de bebida, que a diferencia de una cerveza o de una copa de vino, las bebidas destiladas y las bebidas alcohólicas que mezclamos con gaseosas se absorberán mucho antes.
- También el tiempo transcurrido tras haber ingerido el alcohol, ya que, al principio, este se absorbe mucho más rápido.

- La tolerancia también es un factor genético determinante que hace que las personas más adaptadas al alcohol ya sea por consumo diario o por genética, resisten mejor los efectos y el alcohol, es absorbido por el cuerpo más despacio como una respuesta inmunológica ya aprendida.

La mayor parte del alcohol que se ingiere es metabolizada en mayor medida por el hígado, el cual elimina entre un 90 y un 95% de este. Alrededor del 10% restante es excretado principalmente por la orina y el sudor, con lo cual, sudar e ir al baño son buenas maneras de bajar la concentración de alcohol en el cuerpo en caso de necesitar las facultades motoras para realizar alguna actividad, como conducir. La respiración también es un tipo de salida del etanol ya que, aunque, la concentración de etanol en el aire alveolar es de aproximadamente del 0,05% de la concentración sanguínea y, sin embargo, es de ese bajo porcentaje de alcohol de donde se mide la cantidad de alcohol en el cuerpo en los controles por alcoholímetro (Santiago Evora Soldo. 2017).

4.1. Diferencias entre hombres y mujeres en los efectos del alcohol.

Existen algunas diferencias entre hombres y mujeres en relación con los efectos del alcohol debido a las diferencias biológicas, metabólicas y hormonales entre ambos sexos. Las principales causas de esta disparidad entre los efectos del alcohol sobre ambos géneros, que a continuación se desarrollarán más en profundidad, se pueden resumir principalmente en que son la composición corporal y el peso de la persona que ha consumido dicha bebida. Las mujeres, por lo general, tienden a tener un mayor porcentaje de grasa y menor porcentaje de agua que los hombres. (Briñez-Horta, 2001).

El alcohol tiene la propiedad de disolverse mejor en agua que en las grasas, lo cual genera que en las mujeres que tienen mayores porcentajes de grasa que los hombres, el alcohol se distribuya en menor medida por los tejidos, manteniéndose en la circulación y provocando los efectos nocivos en mayor medida y durante más tiempo en el cuerpo femenino. De igual forma, con relación al peso, el de las mujeres suele ser inferior al de los hombres, lo cual significa que, a menor peso, y habiendo ingerido la misma cantidad de alcohol que un hombre, los niveles que se presentarían en la sangre de la mujer serían superiores a los niveles del hombre. (FEHV 2020).

Con todo esto, podemos afirmar indudablemente que la proporción de líquidos y de lípidos, diferente en hombres y en mujeres, hace que una misma cantidad de alcohol, consumida por un hombre y una mujer de igual peso e iguales condiciones de salud, se absorba, se distribuya y se metabolice de manera diferente. El hombre metaboliza y elimina aproximadamente 10% más alcohol que la mujer; la mujer acumula mayor cantidad de alcohol en la grasa corporal y la interacción del alcohol con algunas hormonas del ciclo menstrual aceleran su absorción durante los días inmediatamente anteriores a la menstruación. (Repetto, Canean y López, 1995, Escarbajal, M.D. y Franco, V. 2010).

El metabolismo del alcohol está mediado por varias enzimas, siendo una de las principales la alcohol deshidrogenasa (ADH). Esta enzima es responsable de convertir el alcohol en acetaldehído, que es un compuesto tóxico y potencialmente dañino para el organismo. Posteriormente, el acetaldehído se metaboliza a través de la enzima aldehído deshidrogenasa (ALDH) para formar acetato, que es una sustancia más benigna y finalmente se convierte en dióxido de carbono y agua. (Rodríguez, 2012).

Las mujeres, en promedio, tienen niveles más bajos de ADH en el estómago y el hígado en comparación con los hombres. Esto significa que tienen una capacidad de metabolizar el alcohol más lenta, lo que resulta en una mayor acumulación de acetaldehído en el cuerpo durante un período de tiempo más prolongado. Como resultado, las mujeres pueden experimentar los efectos del alcohol de manera más intensa y durante más tiempo. (Julián Andrés Mateus, 2019, National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, 2022)

Además, existen diferencias hormonales entre hombres y mujeres que también influyen en el metabolismo del alcohol. Por ejemplo, los niveles de estrógeno en las mujeres pueden afectar la actividad de la ADH, lo que conduce a una menor capacidad de metabolizar el alcohol de manera eficiente. Además, las fluctuaciones hormonales durante el ciclo menstrual pueden influir en la respuesta al alcohol, con algunas mujeres reportando una mayor sensibilidad y efectos más pronunciados durante ciertas fases del ciclo.

Continuando con las diferencias hormonales, también encontramos al grupo de mujeres que toma pastillas anticonceptivas. Al combinarlas con alcohol, generalmente no se presentan riesgos graves o interacciones directas. Sin embargo, hay algunas consideraciones y posibles efectos secundarios a tener en cuenta a la hora de la conducción. Tanto el alcohol como las pastillas anticonceptivas pueden tener efectos secundarios individuales. La combinación de ambos puede aumentar la probabilidad de experimentar efectos secundarios como mareos, náuseas, vómitos o cambios en el estado de ánimo. Además, el alcohol puede aumentar la sensación de somnolencia o cansancio, lo que puede agravar los posibles efectos secundarios de las pastillas anticonceptivas que también pueden causar fatiga. Todos estos efectos, en caso de sufrir, aunque fuera solo alguno de ellos, podría ser un claro potenciador de peligro a la hora de conducir, dificultando la tarea y aumentando la probabilidad de que tanto el conductor, como cualquier otra persona, sufra un accidente. A su vez, e igual que con cualquier otro medicamento periódico u ocasional, el consumo excesivo y crónico de alcohol puede dañar el hígado, y las pastillas anticonceptivas también pueden ejercer cierta carga en el órgano. Combinar ambos factores puede aumentar el estrés hepático, especialmente si la persona ya tiene una condición hepática subyacente. (National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, 2003, Esmeralda Salazar y Eva Pimentel 2003)

En las mujeres, la aparición de neoplasias, daño hepático y alteraciones cardiovasculares, son mayores, además, cuando aparecen lo hacen antes que en el hombre y de modo más perjudicial. En definitiva, cabría indicar que, aunque tienden a volverse alcohólicas más tarde en la vida que los hombres, los problemas médicos que desarrollan ocurren casi a la misma edad y son más graves que los desarrollados por los hombres, ya que son más susceptibles a la toxicidad fisiológica del alcohol. De igual manera se perciben a sí mismas como más frágiles, con lo cual, a la hora de hablar de dependencia hacia el alcohol, es mucho más difícil el tratamiento de desintoxicación. (M^a Dolores Escarbajal, 2010, Quiñonez-Jenab, V., y Pfaff, D. W. 1995)

En resumen, las mujeres están expuestas a un riesgo mucho mayor que los hombres a padecer la cara más nociva de los efectos del alcohol. Son la genética, la biología del cuerpo y factores psicosociales los que determinan el grado de afección que pueden sufrir. En definitiva, a la hora de la conducción, podemos afirmar que en el momento en el que

una mujer bebe la misma cantidad de alcohol que un hombre, la primera es la que más expuesta esta al riesgo de sufrir o de provocar un accidente de tráfico, y es por ello que, es importante que se conozcan las consecuencias tanto a la vida propia, como a las de los demás que el alcohol les puede provocar especialmente a las mujeres.

5. TEORÍAS CRIMINOLÓGICAS.

Desde hace mucho tiempo es bien sabido por la población en general, que existe una conexión entre los accidentes automovilísticos y el peligro que se le suma derivado del consumo de alcohol antes de conducir. El alcohol deteriora la habilidad para conducir y aumenta significativamente las probabilidades de sufrir un accidente. Los efectos del alcohol en las funciones relacionadas con la conducción se ven influenciados, tal y como ya hemos explicado previamente, por factores como el patrón de consumo (regular u ocasional), las expectativas asociadas al consumo, la experiencia al volante, la edad del conductor, etc. En conductores inexpertos y en aquellos que rara vez beben, el incremento en el riesgo de accidente se inicia con niveles de alcohol en la sangre mucho más bajos. Sin embargo, para conductores más experimentados y habituales consumidores, se requieren niveles más altos de alcohol para generar un riesgo similar. Este aumento en el riesgo se aplica a cada grupo de edad. No obstante, los jóvenes son particularmente vulnerables debido a diversas circunstancias, como su falta de experiencia al volante, el consumo excesivo los fines de semana, su conducta desinhibida y su necesidad de destacar o demostrar algo. Se estima que el riesgo relativo de sufrir un accidente mortal para los conductores con niveles de alcohol en sangre de 80 mg/100 ml es máximo en los jóvenes de 16-17 años (165 veces) y en los de 18-19 años (70 veces). (M.C. Del Río 2002)

Una vez dicho esto, cabe aproximarse a la raíz del problema para explicar por qué los jóvenes adultos cometen esta conducta en mayor proporción que cualquier otro grupo. Esta raíz se desarrolla sobre todo en la adolescencia, donde se abandona la idílica realidad de ser un niño y empiezan a sucederse una gran cantidad de cambios físicos y sobre todo psíquicos en la persona. (Laufer, M. y Laufer, E. 1988). De todos los cambios que se producen, algunos son realmente dañinos. En la mayoría de los casos se desarrolla en gran medida la vergüenza, y en este caso es la vergüenza de no hacer algo que el resto de las personas hacen, como es conducir bajo los efectos del alcohol. En otros casos se

desarrolla el narcisismo y la prepotencia con pensamientos omnipotentes en los que el joven cree que puede hacer cualquier cosa sin que ninguna de las consecuencias le afecte. (Freud A. 1992, Bernard, T. J. 2023). En esta etapa del crecimiento los adolescentes intentan probar todos los límites que puedan para, de alguna manera, descubrir el mundo que les rodea.

El problema de la adolescencia viene dado cuando una persona es ya legalmente adulta, superando los 18 años, y, sin embargo, sigue demostrando comportamientos de adolescente narcisista, al cual como ya hemos dicho, solo le interesa el demostrarse a sí mismo y a los demás que ya es un adulto. Para ello seguirá realizando conductas propias de un adolescente, aunque esa etapa en realidad ya haya terminado. (JL Lillo Espinosa 2004) El hecho de conducir es algo que se puede realizar en plena adolescencia, con el permiso de conducción A1, desde los 16 años. Sin embargo, los turismos no se pueden empezar a conducir hasta cumplidos los 18 años en adelante. Viene aquí también una de las explicaciones del porque los jóvenes adultos siguen mostrando comportamientos adolescentes aun habiendo superado la mayoría de edad, y es que la gran mayoría no empieza a conducir hasta haber tenido superada la mayoría de edad, y como ya hemos dicho antes, en la adolescencia lo que se busca es superar límites y demostrar comportamientos de superioridad. (Blos. P. 1971, Alejandro Klein 2020). El conducir bajo los efectos del alcohol es una acción que se puede realizar, en caso de tener un carné para turismos, únicamente a partir de los 18 años, y por ello se convierte de alguna manera en un límite que probar para demostrar que ya es un adulto. En resumen, la naturaleza del acto de conducir bajo los efectos del alcohol produce un retraso en la finalización de la etapa de la adolescencia o una ininterrupción en esta, que provoca que se sigan produciendo este tipo de conductas en personas que ya deberían de haber dejado atrás la adolescencia hace tiempo.

Otra de las teorías más importantes para poder explicar el hecho de que sean los jóvenes los que más cometen estos actos a la hora de conducir, es la denominada teoría del control social. Fueron Durkheim y Edward A. Ross los que sentaron los precedentes de lo que sería esta teoría al decir que el hecho de no cometer conductas criminales individuales viene explicado por los efectos inhibitorios que aplica la integración social o psicológica con respecto a otras personas, cuya potencial respuesta negativa, vigilancia o

expectativas, regula o constriñe los impulsos criminales (Rebeca López P. 2015). Más adelante, entre 1969 y 1995, Travis Hirschi perfeccionó esta teoría al señalar la utilidad del control social como instrumento eficaz para que las personas sean capaces de anticipar las posibles consecuencias derivadas de la comisión de un hecho constitutivo de delito o de una acción rechazada socialmente. (Travis Hirschi 1969). Sencillamente expuso que es más probable que una persona no cometa un delito cuando sea más probable que este salga a la luz y reciba un castigo, ya sea administrativo, penal, o se trate de rechazo social.

El control social, relacionado con el caso que nos ocupa, comprende dos niveles de actuación. Por una parte, tendríamos el definitorial que implicaría la delimitación de los comportamientos rechazables, ya sean por ser desviaciones o por ser comportamientos criminales. En este sentido tendríamos lo que son las leyes que delimitan claramente que no se debe manejar un vehículo tras haber consumido alcohol. Por la otra parte, tendríamos el operacional, que comprende el conjunto de instituciones, estrategias y sanciones dirigidas a detectar, manejar y corregir dichos comportamientos. En este sentido entrarían en juego las sanciones por la comisión de la conducta atípica. El control social puede ser formal o informal, dependiendo de si se trata de acciones realizadas por las instituciones con el objetivo de evitar la comisión del delito, o de si se trata de las acciones que realizan la familia y círculos sociales con tal de evitar la comisión del delito. (BoE, 2019)

De la mano del control social viene acompañada otra teoría conocida como la teoría de la presión social. Según el Instituto Europeo de Psicología Positiva, la presión social se traduce en “la incapacidad que sufre una persona para mantener su criterio, opinión y creencias ante la presión de otras personas o la presión de grupo.” En el momento en el que esto deja de ser algo puntual y comienza a ocurrir de forma continuada, la persona en su día a día está cediendo y dejándose llevar por lo que otros dicen, opinan y hacen. (Sonia Castro, 2023) En situaciones de conflicto, los jóvenes son sometidos a la presión social de manera que únicamente se presentarán dos opciones, bien pueden adherirse a la opinión del grupo y continuar estando en compañía o arriesgarse a una controversia con dicho grupo y quedar socialmente expulsado de este. (Trautmann y Herman, 2013)

La presión social crea un dilema en el que se pone en juego el estatus quo del grupo y entra la posibilidad de que este se rompa. (Castro Rojas y Sara María, 2020) Ante esta amenaza, la madurez emocional juega un papel muy importante debido a que esta es la que controla todas nuestras respuestas emocionales de forma que se realicen de manera lógica y meditada, sin embargo, al no tener esta madurez emocional desarrollada, pueden surgir sentimientos de ira junto miedos como el miedo al abandono o al rechazo, que surgen para dirigir la respuesta que se tomará hacia la dirección que proteja el estatus quo del grupo y que mantenga la visión positiva del grupo hacia la persona. (Juárez, F. 2011)

Es relativamente sencillo relacionar esta teoría con el hecho de que los jóvenes son los que más cometen el delito de conducción bajo estado de ebriedad. En este caso se pueden dar dos supuestos en los que la presión social se aplicaría de manera negativa o positiva.

En el supuesto negativo, tenemos al típico grupo de jóvenes que ha salido y uno o dos de ellos se han desplazado con su vehículo. Tras haber salido y haber ingerido alcohol, el joven sabría que conducir en su estado sería del todo irresponsable, sin embargo, si no conduce sus amigos no podrán volver a sus casas, por lo cual, el joven tiene la opción de no conducir, en la cual demostraría su madurez emocional, pero pondría en juego la unidad del grupo, o conducir quedando bien con sus amigos, pero con el claro riesgo de poder sufrir un accidente. En cualquiera de los dos casos la presión social ejercida es negativa.

En el supuesto positivo, con el mismo caso del que se acaba de exponer, pongamos que es el joven el que aun habiendo bebido quiere coger su vehículo para irse en el momento. Una presión social positiva sería en la que su grupo de amigos le insistiría en que no condujera su vehículo ya que no esta en condiciones de hacerlo, de tal forma, el joven no tomaría su vehículo y no habría riesgo de accidente.

Junto con todo lo expuesto a la presión social, se debe mencionar que existen diferencias entre hombres y mujeres. Los hombres están expuestos a una presión social negativa mayor según Adam Stanaland y Sarah Gaither (2021) debido a lo que ellos estudian en su trabajo, que es la frase de “Se un hombre”. Afirman que el significado real de esa frase es una amenaza a la masculinidad u orgullo de un hombre, lo cual se acentúa más en los

jóvenes adultos que quieren alcanzar ese ideal de masculinidad de un hombre fuerte que no le teme a nada y que puede hacer cualquier cosa. Si un hombre no se atreve a hacer algo que su grupo de amigos le propone se pone en duda su masculinidad hasta que realice la acción, de ahí que la presión social circundante a este constructo sea en esencia negativa. En el caso de las mujeres se ejerce de manera totalmente opuesta, ya que, según este trabajo, en el ámbito de las mujeres esta claro lo que pueden hacer y lo que “no sería propio de una mujer”. Con lo cual bajo el supuesto de que una mujer quisiera conducir bajo estado de ebriedad, su grupo le insistiría en que no lo hiciera ya que no está socialmente aceptado ver a una mujer tomando tales riesgos. Esto sumado con la impulsividad menor de las mujeres frente a los hombres y la función o rol social de cada uno hace que al final la cifra de hombres fallecidos en accidentes de tráfico por conducir tras haber ingerido alcohol sea mayor a la de las mujeres.

6. OBJETIVOS E HIPÓTESIS.

El objetivo de esta investigación es realizar una encuesta a los jóvenes conductores para poder llegar a esclarecer, de forma válida, dos grupos de preguntas que se pueden plantear teniendo en cuenta el contenido del presente trabajo. Por un lado, se pregunta en qué medida, dichos jóvenes toman el volante estando bajos los efectos del alcohol, también el que piensan al respecto sobre la realización de esta conducta y el cómo se sienten. Por otro lado, se pregunta por sus antecedentes en el delito de conducción bajo los efectos del alcohol y sobre el conocimiento tanto de la ley, como de las sanciones que regula dicho delito. Por ello, el objetivo principal se resume en intentar averiguar en qué medida los jóvenes toman el volante bajo los efectos del alcohol, y el porqué de dicha acción.

A su vez, el objetivo realmente principal, será resolver la hipótesis de que los hombres realizan esta conducta en mayor medida que las mujeres, y que, en general, más del 50% de los jóvenes han realizado alguna vez esta conducta, porcentaje alarmante ya que esta conducta no debería producirse en absoluto, y menos entre los jóvenes.

7. METODOLOGÍA.

Este trabajo de investigación se basa en la realización de una encuesta de donde hemos extraídos los datos. La encuesta se lanzó el día 10 de mayo del año 2023 y fue creada desde Forms de Google, y se ha pasado de forma online desde varias plataformas digitales como son WhatsApp, Facebook e Instagram. Una vez realizada la encuesta, se procedió a meter los datos en el programa estadístico JASP 0.17.3.0., con el cual, se han realizado las tablas descriptivas en las que se mostrarán los datos más adelante.

Por razones sociodemográficas, la encuesta ha sido respondida en general por un público mayormente universitario con un rango de edad situado sobre todo entre los 18 y los 25 años. A su vez, por la misma razón, ha sido contestada en su alta mayoría por personas pertenecientes a la Comunidad Valenciana, incluyendo sus tres provincias, sobresaliendo la provincia de Alicante entre ellas. Ha sido contestada de forma que se presenta un porcentaje relativamente equitativo entre hombres y mujeres.

La poca contribución a la encuesta desde fuera de la Comunidad Valenciana ha sido debido a que el autor de la encuesta pertenece a dicha comunidad autónoma y ha sido publicada en sus redes sociales mayoritariamente. Esto denota un sesgo a la hora de intentar reunir una muestra significativa representativa de toda España, y debido a eso, el estudio únicamente se centrará en las respuestas proporcionadas por las 131 personas pertenecientes a la Comunidad Valenciana que han participado en la encuesta y que representan el 91,6% de los participantes. Se estudiarán los resultados únicamente desde dentro de la comunidad y poniendo a la misma como límite territorial y representativo.

La encuesta está formada por un total de 15 preguntas divididas en tres bloques diferentes. El primero de los bloques refiere a las características sociodemográficas de los individuos, incluyendo así preguntas como la edad, lugar de residencia, si poseen empleo o no y el nivel de estudios. El segundo de los bloques esta formado por preguntas sobre materia de tráfico y sobre la legislatura que la regula. Incluye preguntas para descubrir el nivel de conocimiento sobre la legislatura que regula el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y sobre las sanciones existentes para dicho delito, también se pregunta si poseen algún carné de conducir y cuanto tiempo hace que lo tienen. En el tercer y

último bloque se intenta ya descubrir si se ha realizado la conducta de conducir en estado de ebriedad, y sobre todo, de que opina el individuo al respecto, para así intentar avalar las razones que hemos explicado previamente por las cuales los jóvenes realizan esta conducta temeraria.

Los rangos de edad preguntados en la encuesta se diferenciaban de entre dos opciones, menor de 18 años y entre 18 y 25 años. El 99,3% de los individuos que han participado en la encuesta se han situado entre el rango de edad de entre 18 y 25 años. Únicamente un individuo respondió ser menor de 18 años, por ello, en los resultados únicamente se verán a los individuos que se situaban en el rango de edad de entre 18 y 25 años.

8. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

8.1. CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS.

8.1.1. Sexo.

La muestra que se muestra a continuación, tal y como he explicado en el punto anterior y de ahora en adelante esta formada únicamente por individuos reconocidos en un rango de edad de entre los 18 y los 25 años, y que, además, pertenecen a la Comunidad Valenciana.

¿Cuál es su género?

	Frecuencia	Porcentaje
Femenino.	56	42.748
Masculino.	75	57.252
Total	131	100.000

Tabla 3 Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Tal y como podemos ver, el número tanto de hombres como de mujeres ha resultado ser bastante equitativo relativamente, dejándonos un 42,75% de mujeres y un 57,25% de hombres. En cifras esto nos deja con un total de 56 participantes mujeres y 75 participantes hombres.

Gracias a que la participación entre hombres y mujeres ha sido tan equitativa y no ha habido una disparidad significativa, tanto en el estudio como en el resto de los resultados, se podrá apreciar de mejor manera las representaciones de cada género.

8.1.2. Lugar de residencia.

Ya ha quedado claro que todos los participantes pertenecen a la Comunidad Valenciana, pero dentro de esta nos encontramos con las provincias de Alicante, Valencia y Castellón, y a continuación veremos en que comunidades residen los encuestados.

¿Cuál es su lugar de residencia?

	Frecuencia	Porcentaje
Alicante.	114	87.023
Castellón.	1	0.763
Valencia.	16	12.214
Total	131	100.000

Tabla 4 Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Como podemos observar en la tabla, Alicante se posiciona en lo más alto con una cifra porcentualmente aplastante frente a las otras dos provincias contando a 114 personas pertenecientes a dicha provincia. Con un porcentaje del 87% de personas residiendo en alicante, Valencia y su 12,2% o 16 personas y Castellón con un único individuo residente en la comunidad que ha respondido a la encuesta y representado en un 0,8% quedan muy por debajo en representación.

Este no es un trabajo en el que se estudie en que provincia se realizan más unos comportamientos que otros, sino que es más un estudio de género y para intentar dar respuesta al porqué de las razones por las que se cometen las conductas delictivas que se han comentado a lo largo de estudio. Por lo cual la alta disparidad entre unas provincias y otras no son un problema grave teniendo en cuenta que se medirá principalmente desde la Comunidad Valenciana como conjunto.

8.1.3. Cursos que realizan actualmente.

Es importante preguntar a los encuestados sobre si están cursando algún curso actualmente para poder ver si se puede encontrar alguna correlación entre la hipótesis principal formulada y si los encuestados están cursando algún curso o no.

¿Está cursando algún curso actualmente?

	Frecuencia	Porcentaje
Bachillerato.	3	2.290
Grado medio	3	2.290
Grado superior.	10	7.634
Grado universitario.	81	61.832
No.	34	25.954
Total	131	100.000

Tabla 5. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

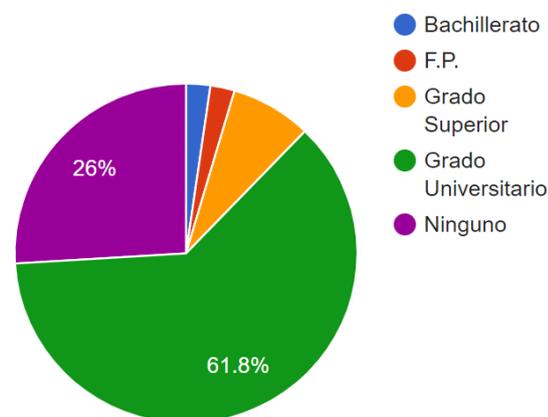


Gráfico 1. Fuente: Elaboración propia.

Tal y como vemos en la tabla, los resultados han demostrado que la mayoría de los encuestados, el 61,8% para ser exactos, actualmente están cursando un grado universitario. Vienen seguidos de las personas que actualmente no están realizando ningún tipo de estudio, representadas en un 26%. En minoría y lejos de los anteriores resultados encontramos a los encuestados que están realizando un grado superior representados por un 7,6% y, por último, y ambos representados simplemente por un 2,3%, tendríamos a los estudiantes de bachillerato y a los de grado medio.

Respecto al género, de las 81 personas que están cursando un grado universitario, 38 son mujeres y 43 son hombres. Esto nos deja con que el 53% de los hombres que ha realizado la encuesta esta cursando estudios superiores frente al 48% de mujeres cursando dichos estudios. La cifra por sí misma es bastante equitativa entre hombres y mujeres, con lo cual no se resalta ninguna brecha de género significativa en este apartado. A continuación, se muestra la tabla con el número de hombres y mujeres universitarios:

Género

	Frecuencia	Porcentaje
Femenino.	38	46.914
Masculino.	43	53.086
Total	81	100.000

Tabla 6. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

8.1.4. Nivel de empleo y desempleo.

A continuación, se preguntó a los encuestados si actualmente se encontraban trabajando o no, para que se pudiera ver si existía alguna brecha entre el empleo y el desempleo y ver si de alguna manera podía afectar a la hipótesis principal.

¿Trabaja actualmente?

	Frecuencia	Porcentaje
No.	63	48.092
Si.	68	51.908
Total	131	100.000

Tabla 7. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Una vez más, los resultados resultan ser bastante equitativos en lo que a empleo y desempleo se refiere, existiendo simplemente unos pocos individuos más con empleo, pero igualmente representados con un 51,9%, contando así a 68 de las 131 personas. Por el contrario, y con un 48,1% de representación, 63 de los jóvenes se encontraban sin ningún empleo actualmente. Respecto a la diferencia de género entre los individuos con empleo y los desempleados debemos ver cuántos de ellos son hombres, y cuantas son mujeres.

Tabla de empleados

	Frecuencia	Porcentaje
Femenino.	27	39.706
Masculino.	41	60.294
Total	68	100.000

Tabla elaboración propia mediante JASP

Tabla de desempleados

	Frecuencia	Porcentaje
Femenino.	29	46.032
Masculino.	34	53.968
Total	63	100.000

Tabla elaboración propia mediante JASP

Como vemos en ambas tablas, el número tanto de empleados como de desempleados es mayor en los hombres, siendo de un 60,3% y de un 54% respectivamente. Esto es así en parte a la mayoría del número de hombres sobre el número de mujeres que han realizado la encuesta. Sin embargo, si que se aprecia que hay más hombres trabajando que hombres desempleados, y por el contrario, por parte de las mujeres, el 46% de ellas se encuentran desempleadas frente al 39,7% que si tienen un empleo. Esto demuestra que, en porcentaje, ha habido más hombres con empleo que sin empleo y, por el contrario, ha habido más mujeres desempleadas que con empleo.

8.2. TRÁFICO Y LEGISLATURA.

8.2.1. Posesión de carné de conducir.

A la hora de crear este trabajo, una de las preguntas que claramente se debían de formular era la de que cuantos de los individuos tenían algún carné de conducir. Es cierto que el conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol es posible tanto como para personas con carné de conducir, como para personas sin este. Esta cuestión, junto con otras, serán las que se verán en este punto.

¿Tiene usted carné de conducir?

	Frecuencia	Porcentaje
No tengo carné.	9	6.870
Sí, el B.	93	70.992
Sí, el A1 o superiores.	1	0.763
Sí, tanto el B como el A1 o superiores.	27	20.611
Seleccione esta opción en caso de ser conductor profesional.	1	0.763
Total	131	100.000

Tabla 8. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

En esta pregunta se ofreció a los encuestados varias opciones para ver que tipo de carné de conducir poseían, al igual que se les ofreció una casilla para marcar en caso de que fuera alguno conductor profesional. Esta última opción, tal y como podemos ver, fue marcada por un individuo únicamente, por lo cual, no hay suficientes individuos en esa categoría como para sacar conclusiones al respecto.

De los 9 encuestados que marcaron no tener el carné de conducir, la cifra entre ellos teniendo en cuenta su género no proporciona ningún dato interesante ya que el 55,6% son hombres y el 44,4% son mujeres. Una cifra tan insignificante no deja lugar a conclusiones.

Género

	Frecuencia	Porcentaje
Femenino.	4	44.444
Masculino.	5	55.556
Total	9	100.000

Tabla 9. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Las 122 personas que contestaron que poseían algún carné de conducir, incluido el que marcó ser conductor profesional, están representadas en un 93,129%, lo cual significa que de entre los jóvenes de entre 18 y 25 años, casi el total de ellos se han sacado algún carné de conducir en algún momento de su vida. Es un dato relevante saber que más del 90% de las personas tienen acceso a la posibilidad de conducir algún tipo de vehículo, ya que, aumenta la probabilidad de que alguna de esas personas lo haga en estado de ebriedad.

Respecto al género de esos 122 encuestados, una vez más no existe brecha de género alguna entre los hombres y las mujeres que tienen carné de conducir. Se representan equitativamente, teniendo en cuenta que más hombres que mujeres contestaron esta encuesta, en un 42,15% por parte de las mujeres y en un 57.85% por parte de los hombres, dejándonos así una cifra bastante igualitaria en esta cuestión.

Género

	Frecuencia	Porcentaje
Femenino.	52	42.623
Masculino.	70	57.377
Total	122	100.000

Tabla 10. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

8.2.2. Años con el carné de conducir.

La siguiente pregunta que se realizó tras saber cuántos de los encuestados tenían carné de conducir, o no, fue para ver durante cuánto tiempo han estado en posesión de su carné de conducir. En la próxima tabla se mostrarán únicamente a los 121 encuestados con carné.

¿Cuántos años hace que tiene el carné?

	Frecuencia	Porcentaje
1 año o menos.	30	24.590
Entre 1 y 3 años.	32	26.230
Entre 3 y 5 años.	35	28.689
Más de 5 años.	25	20.942
Total	122	100.000

Tabla 11. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Al observar estos resultados se ve que en realidad son bastante equitativos entre ellos, sin embargo se puede observar de igual manera que están los máximos y los mínimos bien diferenciados entre ellos. Observando la cifra más baja tendríamos el 19,8% que representa a los jóvenes que han tenido el carné de conducir durante más de 5 años, esto es así ya que teniendo en cuenta que solo se presentan los encuestados de entre 18 y 25 años, es de esperar que no todos ellos hayan estado muchos años con un carné de conducir.

Observando ahora la cifra más alta, tenemos a los que lo han tenido entre 3 y 5 años. Es sorprendente que la cifra más baja sean los que lo han tenido más de 5 años y que justo la anterior franja temporal sea la que mas representación haya obtenido con un 28,9%. Esto demuestra que los jóvenes tienen el carné de conducir durante el tiempo justo para considerarse a ellos mismos como conductores experimentados, y por ende, cometer más conductas de riesgo, el cual dejan de percibir.

Por último también tenemos a los jóvenes que han tenido el carné durante menos de 1 año, y por ende, son denominados como nóveles, representados en un 24,8% del total. Y exactamente por delante suya, tenemos a los que han tenido el carné durante un periodo de tiempo de entre 1 y 3 años, representados por un 26,4%. A continuación se mostrará la diferencia de género para cada rango de tiempo con carné:

Menos de 1 año de carné

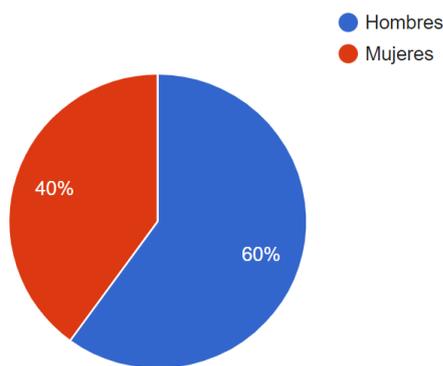


Gráfico 2. Fuente: Elaboración propia.

Entre 1 y 3 años de carné

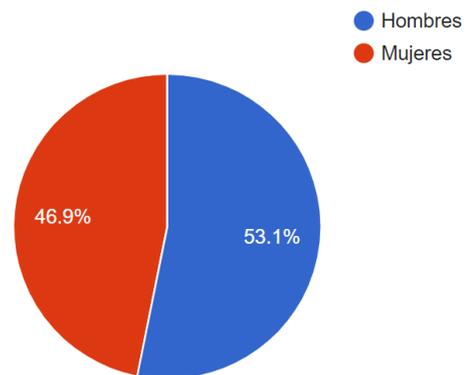


Gráfico 3. Fuente: Elaboración propia.

Más de 5 años de carné

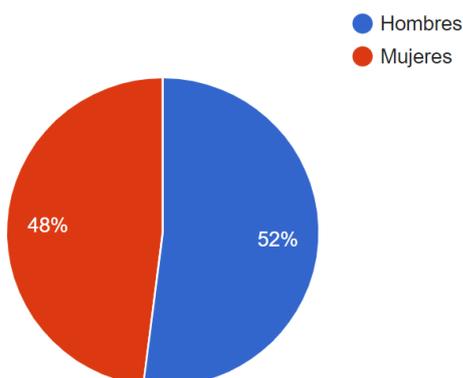


Gráfico 4. Fuente: Elaboración propia.

Entre 3 y 5 años de carné

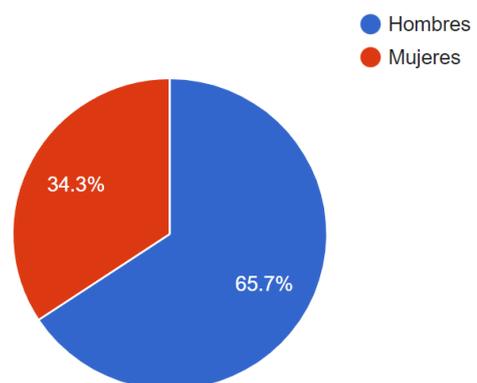


Gráfico 5. Fuente: Elaboración propia.

Cabe destacar únicamente que en el rango de tiempo de posesión del carné de entre 3 y 5 años, la diferencia es más significativa que en los demás gráficos. Esto puede deberse a que en general, los hombres consiguen sacarse el carné de conducir a edades más tempranas que las mujeres.

8.2.3. Conocimiento de sanciones por conducción en estado de embriaguez.

Finalizando con la segunda fase de la encuesta y una vez realizadas las preguntas introductorias y de conocimiento general, se realizó esta última pregunta en este bloque para conocer que conocimiento tenían los encuestados sobre la ley 379.2 CP que regula el delito de conducción bajo los efectos del alcohol y establece así sus sentencias. La pregunta se enfoca exclusivamente en si el encuestado conoce las penas de dicho delito, ya que el desconocimiento de estas puede dar lugar a que la percepción del peligro no se tome igual de en serio.

Conoce usted los diferentes tipos de sanciones que regulan el delito de conducción bajo la influencia del alcohol?

	Frecuencia	Porcentaje
No, no conozco ninguna de las sanciones	41	31.298
Sí, conozco todas las sanciones para cada forma del delito	50	38.168
Solo conozco las que existen para el tipo penal del delito.	19	14.504
Solo conozco las que existen para los tipos leves del delito.	21	16.031
Total	131	100.000

Tabla 12. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

El desconocimiento de las penas para este delito, que van desde 500 euros y 4 puntos hasta penas de prisión y retirada de carné, es en sí una de las causas potenciales de que los jóvenes no perciban el riesgo a la hora de cometer este tipo de acto. En esta tabla podemos ver como el 31,3% de los encuestados desconocen absolutamente cualquier tipo de sanción para este delito, esto representa casi un tercio de la muestra, lo cual es preocupante. Por otro lado, el 14,5% y el 16% de los jóvenes sí que conocen, al menos, una de las partes que componen este delito, lo cual nos deja con que casi otro tercio está informado de manera incompleta, o a medias. Por último, el 38,15% de los encuestados conoce la ley y las sanciones de esta en cualquiera de los tipos, ya sea pena de prisión o multa.

Por ende, los datos nos informan de que poco más de un tercio de todos los encuestados están plenamente informados de todas las consecuencias de este grave delito.

A continuación se observará si el nivel de estudios de los encuestados es un factor determinante a la hora de conocer, o no, las sanciones para este delito. Para ellos se crearán dos tablas, una donde se vean a todos los que están cursando algún curso, y otra donde se puedan ver a los que no están cursando nada.

Encuestados cursando algún curso.

	Frecuencia	Porcentaje
No, no conozco ninguna de las sanciones	31	31.959
Sí, conozco todas las sanciones para cada forma del delito	41	42.268
Únicamente conozco las que existen para el tipo penal del delito.	13	13.402
Únicamente conozco las que existen para los tipos leves del delito.	12	12.371
Total	97	100.000

Tabla 13. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

En esta tabla se puede observar que dentro del grupo de encuestados que está cursando algún curso, sí que hay una mayoría que conocen las sanciones al completo o parcialmente, frente a los que no están informados en absoluto, sin embargo, estos últimos son casi un tercio del total con un 32% de representación. En conclusión, sí que podríamos decir que hay más jóvenes estudiantes con conocimientos parciales o totales, que de aquellos que no están informados en absoluto.

Encuestados que no están cursando nada.

	Frecuencia	Porcentaje
No, no conozco ninguna de las sanciones	10	29.412
Sí, conozco todas las sanciones para cada forma del delito	9	26.471
Únicamente conozco las que existen para el tipo penal del delito.	6	17.647
Únicamente conozco las que existen para los tipos leves del delito.	9	26.471
Total	34	100.000

Tabla 14. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Respecto a los que no están cursando nada, también hay un aceptable nivel de conocimiento general de la norma, sin embargo, hay más jóvenes que desconocen completamente la ley, que jóvenes que la conocen totalmente, siendo así predominantes aquellos que la conocen parcialmente.

Con lo cual, y en conclusión, en los encuestados que actualmente no están cursando ningún curso, predomina el conocimiento sesgado y parcial a cerca de las consecuencias de este delito.

8.3. DATOS SOBRE CONDUCTAS, CONSECUENCIAS Y OPINIONES .

8.3.1. Controles de alcoholemia en carretera.

En este bloque se comienza a indagar más profundamente en el nivel real en el que se comete el delito de conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas. Esto es, cuando el individuo se somete a la prueba del alcoholímetro en un control de carretera y da un nivel superior al permitido por la legislatura. Para ello se preguntó a los encuestados si alguna vez se habían visto en esta situación. A continuación se mostrarán las respuestas.

Alguna vez ha dado positivo en algún control de alcoholemia en carretera?

	Frecuencia	Porcentaje
No, nunca.	116	88.510
Sí. La tasa estuvo entre 0,25mg/l y 0,49mg/l.	11	8.380
Sí. La tasa estuvo entre 0,50mg/l y 0,59mg/l.	4	3.110
Total	131	100.000
Marque esta opción en caso de haber dado positivo más de una vez.	2	1.500

Tabla 15. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

El echo de que un control detenga a un individuo en carretera y que de la casualidad de que va en estado de embriaguez es remoto en realidad sin nos basamos en la estadística, sin embargo, conducir bajo los efectos del alcohol y tener la suerte de no encontrar un control de alcoholemia es algo bastante más común. Por ello, vemos como el 88,5% de los encuestados nunca ha dado positivo en un control de carretera, aunque por el contrario, siempre existen las excepciones. El 8,4% de los jóvenes admitieron haber dado positivo en algún control de alcoholemia dando una tasa de entre 0,25mg/l y 0,49mg/l, lo cual se sanciona con 500 euros de multa y 4 puntos del carné de conducir.

Lo que es aún más grave, el 3,1% de los jóvenes admitió haber dado positivo con una tasa de entre 0,50mg/l y 0,59mg/l. Ya se ha explicado lo peligroso que es conducir con un nivel de alcohol tal elevado en sangre, y el hecho de que la policía te atrape con esos niveles de alcohol supone una multa de 1000 euros y 6 puntos del carné, algo que si estos jóvenes supieran, desde luego se lo habrían pensado antes de conducir su vehículo.

En esta pregunta se ofreció la opción de haber dado positivo con una tasa en sangre de más de 0,60mg/l, lo cual supone penas hasta de cárcel y de retirada de carné, sin embargo, ninguno de los encuestados marcó esa opción, con lo cual no se analizará.

A su vez, también se ofreció la opción de marcar una casilla adicional en la que respondían haber dado positivo en un control en carretera más de una vez. El 1,5% de los 131 encuestados marcó esta respuesta, lo cual supone un total de 2 personas, con lo cual, la tasa de reincidencia no es tan elevada en los jóvenes, pero es más alta de lo que debería ser realmente, ya que esta conducta no se debería de dar en absoluto en personas tan jóvenes.

A continuación se les preguntó a los encuestados si, en caso de haber dado positivo en un control de alcoholemia, habían sido sancionados por ello. De esta manera se puede comprobar la eficacia sancionadora del estado comprobando a quienes sancionaron por la comisión de este delito.

Ha sido usted sancionado en caso de haber dado positivo?

	Frecuencia	Porcentaje
Si.	15	100.000
Total	15	100.000

Tabla 16: Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Tal y como podemos ver, la eficacia sancionadora del estado es perfecta, el 100% de los 15 encuestados que admitieron haber dado positivo en un control de alcoholemia fueron sancionados por la comisión de este delito. Con esto podemos afirmar que la labor de las instituciones es realmente efectiva al combatir este delito, sin embargo, se sigue cometiendo, y esto es por diversos factores entre los cuales no está la ineficacia estatal.

Respecto al género de estos 15 encuestados se muestra en la siguiente tabla como están estos representados:

¿Cuál es su género

	Frecuencia	Porcentaje
Femenino.	1	6.667
Masculino.	14	93.333
Total	15	100.000

Tabla 17. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Tal y como nos muestra esta tabla, se puede observar la brecha de género más grande de cualquiera de las preguntas de esta encuesta. De las 15 personas que han admitido haber dado positivo en algún control de alcoholemia, el 93,3% son hombres, mientras que el 6,7% han sido mujeres, cifra que representa únicamente a 1 mujer contra 14 hombres. Aquí queda reflejado que los hombres se ven envueltos en la situación de ser detenidos en un control de alcoholemia y dar positivo en alcohol de manera mucho más frecuente que las mujeres, las cuales al parecer se ven menos envueltas en esta situación.

8.3.2. Conducción bajo estado de ebriedad.

En esta segunda parte veremos más en profundidad, y al margen de la ley, de que cifras estamos hablando al decir que los jóvenes toman sus vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas, ya que la siguiente pregunta que se les realizó a los encuestados fue si alguna vez habían conducido un vehículo bajo lo que ellos considerasen como la influencia de alcohol, dándoles un margen de estatura, género y peso en la que cualquier persona indudablemente daría positivo en un control de alcoholemia.

¿Alguna vez ha conducido algún vehículo estando, a lo que a criterio propio usted entendería, bajo los efectos del alcohol, de tal manera que en el caso de haber sido parado en un control de alcoholemia se podría suponer que habría dado positivo o que sintiese, a la hora de conducir, dificultades psicomotoras o de cualquier otro tipo?

	Frecuencia	Porcentaje
No estoy seguro.	11	8.397
No.	50	38.168
Sí.	70	53.435
Total	131	100.000

Tabla 18. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

En esta tabla vemos la cifra real de cuantos de los encuestados han conducido algún vehículo bajo los efectos del alcohol, y no solamente vemos a aquellos a los que la policía ha detectado. Tal y como podemos ver, el 38,2% de los encuestados respondieron que nunca habían realizado esta conducta, esta es una cifra demasiado baja y preocupante si la comparamos con que el 53,5% de los encuestados admitieron inequívocamente haber conducido un vehículo bajo los efectos del alcohol, esto representa a 70 de los encuestados, cifra que aún podría aumentar más si se añadiese el 8,4% de los encuestados que no están seguros de haber estado en estado de ebriedad al haber cogido su vehículo. A continuación, veremos una tabla en la que se verán únicamente los géneros de los 70 encuestados que han admitido haber conducido un vehículo bajo los efectos del alcohol.

¿Cuál es su género

	Frecuencia	Porcentaje
Femenino.	18	25.714
Masculino.	52	74.286
Total	70	100.000

Tabla 19. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Con estos resultados, podemos observar como vuelve a haber otra brecha de género significativa en esta cuestión. Con un resultado bastante predecible teniendo en cuenta los resultados de la primera pregunta de este bloque, vemos como el 74,3% de los encuestados que han admitido haber conducido alguna vez bajo los efectos del alcohol son hombres, frente al 25,7% de mujeres que han admitido dicha conducta.

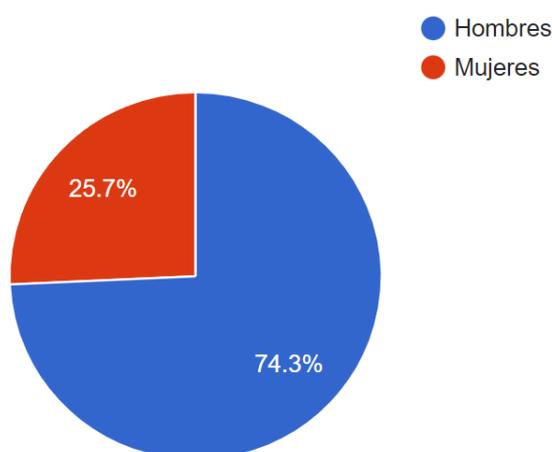


Gráfico 6. Fuente: Elaboración propia.

En este gráfico se muestra de manera más visual, como una vez más los hombres predominan a la hora de cometer esta conducta tan temeraria y queda validada mi hipótesis inicial de que los hombres cometen esta conducta más que las mujeres. Desde mi experiencia, y en general, se sabe que los hombres cometen más esta conducta, pero ahora ha quedado demostrado que realmente es así.

8.3.3. Reincidencia.

En este apartado, se preguntó con que frecuencia realizaban esta conducta, para ello se les dieron a los encuestados varias opciones posibles para contestar. En esta tabla que se verá a continuación, además de las 70 personas que admitieron haber conducido bajo los efectos del alcohol, se añadirán también a los 11 encuestados que respondieron no estar seguros de haber realizado dicha conducta, ya que, el hecho de no estar seguros deja de manifiesto que posiblemente sí que hubieran cometido la conducta, y eso ya les da la posibilidad de poder responder a esta pregunta.

Alguna vez ha realizado esta conducta más de una vez?

	Frecuencia	Porcentaje
No, solo una vez.	20	24.691
Sí, frecuentemente (Más de la mitad de las veces que bebo)	7	8.642
Sí, de manera muy frecuente. (Cada vez que bebo)	9	11.111
Sí, de manera poco frecuente. (La mitad de las veces que bebo o menos)	9	11.111
Sí, pero de manera muy poco frecuente. (Alguna vez únicamente y de manera puntual)	36	44.444
Total	81	100.000

Tabla 20. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Por lo que podemos observar en esta tabla, la respuesta que el 44,4% de los encuestados ha marcado, prácticamente la mitad, ha sido que realizan esta conducta de forma muy poco frecuente y únicamente de manera puntual, lo cual nos deja con que esta conducta se realiza más bien por necesidad, ya sea la de tener que volver a casa y no tener otro medio transporte o la de tener prisa. De igual manera podemos hablar de aquellos que han marcado la opción de que esta conducta solamente la han realizado una vez, representados por un 24,7%.

Cualquiera de las razones que se den para realizar esta conducta no son válidas pues la opción correcta es la de nunca coger ningún vehículo bajo los efectos del alcohol, ya que este acto pone en peligro tanto a uno mismo, como a los demás.

En cifras más bajas, tenemos a los encuestados que rayan la irresponsabilidad de forma dolosa, como son aquellos que han contestado realizar esta conducta la mitad de las veces que consume alcohol, representadas por un 11,1% y aquellos que han contestado hacerlo más de la mitad de las veces que consumen alcohol, representados por un 8,6%.

Para finalizar y la que es la más irresponsable de las opciones, tenemos representados por un 11,1% a los encuestados que han marcado realizar esta conducta cada vez que beben, poniendo en riesgo su vida y la de los demás cada vez que ingieren alcohol y tras ello conducen su vehículo.

8.3.4. Opiniones al respecto.

Ya finalizando la encuesta, en esta penúltima pregunta se buscaba descubrir que pensaban los jóvenes que habían realizado el acto de conducir bajo los efectos de alcohol sobre el hecho de haber cometido dicho acto. Para ello, se les preguntó directamente que pensaban al respecto y se les ofrecieron una serie de posibles respuestas que iban desde admitir que es una irresponsabilidad y que jamás volverían a hacerlo, a admitir por el contrario, que no les importa tener que realizar esa conducta y que lo volverían a hacer. En la próxima tabla se mostrarán los resultados de dicha pregunta que han proporcionado los 81 jóvenes que han cometido este acto o que creen haberlo cometido.

En caso de haber cometido alguna vez esta conducta, que piensa al respecto?

	Frecuencia	Porcentaje
Me arrepiento y no volvería a hacerlo. Buscaría otras opciones antes de conducir.	29	35.803
Esperaría un tiempo hasta encontrarme mejor y conduciría, aun cabiendo la posibilidad de dar positivo.	16	19.753
Pienso que es una irresponsabilidad, pero si no hay otra opción volvería a hacerlo.	18	22.222
Me es indiferente, volvería a hacerlo.	18	22.222
Total	81	100.000

Tabla 21. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Estos resultados distan mucho de ser los ideales con respecto a la opinión que deberían tener los jóvenes en realidad sobre la comisión de este tipo de acción. Únicamente el 35,8% de los jóvenes ha respondido que se arrepiente de haberlo hecho y que para la próxima buscaría cualquier otra opción antes que la de conducir. El 19,75% respondió que esperarían un tiempo hasta encontrarse mejor, aun cabiendo la posibilidad de dar positivo en un control de alcoholemia, y aunque esta opción no es del todo irresponsable, lo sigue siendo pues el simple hecho de dar positivo en un control ya supone una tasa de mínimo 0,25mg/l, suficiente para que los sentidos se veas afectados al conducir.

Siguiendo con el resto de los resultados, representados por un 22,2%, tenemos a los jóvenes que han respondido saber que realizar este tipo de acto es una irresponsabilidad, pero que sin embargo, de no haber otra opción lo realizarían igualmente, lo cual denota realmente que aunque piensen que es una irresponsabilidad, no les importa tener que hacerlo. Y por último, con una representación de un 22,2%, lo cual es una cifra alarmante en este caso pues representa a casi un cuarto de los encuestados, tenemos a los jóvenes que directamente han respondido que les es indiferente el realizar este acto, y que volverían a hacerlo sin ningún reparo, lo cual representa un nivel de irresponsabilidad demasiado alto para estos jóvenes.

A continuación se presentarán una serie de graficas en las que veremos la diferencia de géneros a la hora de contestar cada una de las opciones.

Me arrepiento y no volvería a hacerlo. Buscaría otras opciones antes de conducir.

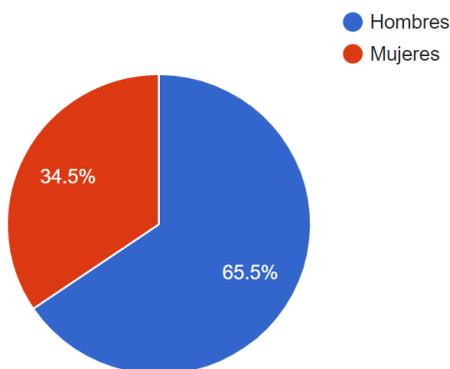


Gráfico 7. Fuente: Elaboración propia.

Esperaría un tiempo hasta encontrarme mejor y conduciría, aun cabiendo la posibilidad de dar positivo.

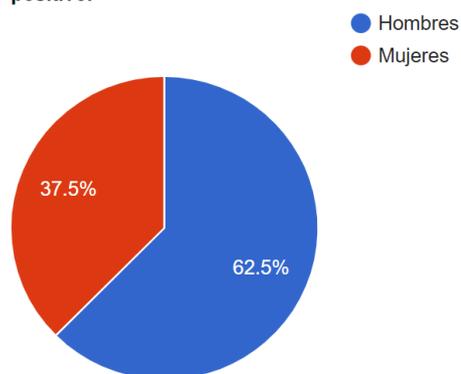


Gráfico 8. Fuente: Elaboración propia.

Pienso que es una irresponsabilidad, pero si no hay otra opción volvería a hacerlo.

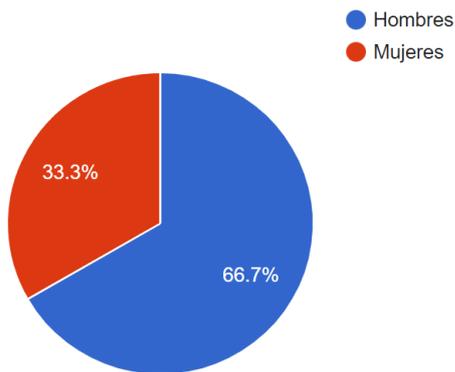


Gráfico 9. Fuente: Elaboración propia.

Me es indiferente, volvería a hacerlo.

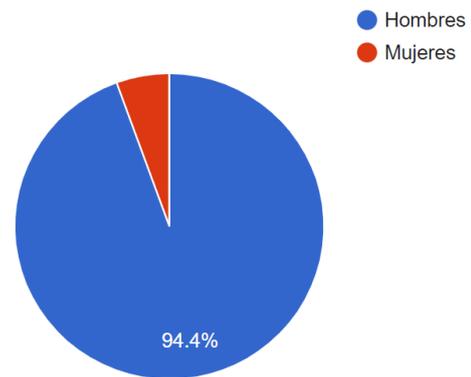


Gráfico 10. Fuente: Elaboración propia.

En este punto, cabe destacar por encima de todo que en el cuarto gráfico, el que marca la opción en la cual les es indiferente a los jóvenes el cometer este tipo de actos y volverían a hacerlo, los hombres representan el 94,4% del total contra el 5,6% que representa a la única mujer que ha marcado esa opción. Esto deja de relieve que los hombres tienen mucho menos reparo que las mujeres a la hora de cometer este tipo de actos, lo cual explicaría porqué son los hombres los que más lo cometen.

8.3.5. Viaje con conductores ebrios.

Para finalizar la encuesta, se realizó una pregunta más que reflejaba la percepción del riesgo sobre este tipo de acto, pero sin que estuviera centrada en si la decisión de conducir bajo los efectos del alcohol fuera elección del encuestado, si no que fuera otro el que fuese a conducir un vehículo en estado de ebriedad, y que el encuestado tuviera que responder si se montaría en dicho vehículo, o por el contrario pensase que es una irresponsabilidad. Para ello se realizó esta pregunta a los 131 encuestados, los cuales respondieron de la siguiente manera.

¿Alguna vez ha montado en un vehículo con alguien que tras ingerir alcohol haya conducido dicho vehículo?

	Frecuencia	Porcentaje
No, al ver su estado decidí no montar.	10	7.634
No, nunca me ha pasado.	18	13.740
Sí, lo he hecho.	103	78.626
Total	131	100.000

Tabla 22. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

En esta última pregunta los resultados llegan a ser realmente alarmantes, ya que el hecho de conducir bajo los efectos del alcohol sí que es algo que alrededor de un 60% de los encuestados había hecho, sin embargo, con respecto a esta cuestión, se muestra que el 78,6% de los encuestados ha estado conforme con el hecho de subir a un vehículo en el cual el conductor había ingerido alcohol previamente antes de conducir. En teoría debería ser una contradicción el no querer conducir bajo los efectos del alcohol pero sí querer montar en un vehículo conducido por alguien que sí que lo está.

El 13,7% de los encuestados respondieron que nunca se habían visto en esta situación, y únicamente el 7,6% de los encuestados respondieron que tras ver el estado del conductor decidieron no montar en el vehículo. Es sorprendente que solo 10 personas de 113 tomaran la decisión responsable de no montar en el vehículo. Queda así reflejado, que en este sentido, la percepción del peligro es mínima para los jóvenes y que en general, no les importa montar en un vehículo con un conductor bajo los efectos del alcohol.

A continuación y para finalizar definitivamente con este punto, se mostrará la diferencia de género a la hora de haber respondido la opción en la que afirman haber montado en un vehículo con un conductor que previamente había ingerido alcohol.

¿Cuál es su género?

	Frecuencia	Porcentaje
Femenino.	42	40.777
Masculino.	61	59.223
Total	103	100.000

Tabla 23. Fuente: Elaboración propia mediante JASP

Teniendo en cuenta que la encuesta fue respondida ligeramente por más hombres que mujeres, estos resultados realmente representan una proporcionalidad bien marcada entre ambos géneros. En primer lugar tenemos a los hombres representados por un 59,2% y en segundo lugar a las mujeres, representadas por un 40,8%. Esto quiere decir que no existe una diferencia moral entre hombres y mujeres a la hora de decidir si montarse o no en un vehículo conducido por una persona que se encuentra bajo los efectos del alcohol, por tanto, ambos géneros realizan esta conducta relativamente por igual.

9. Conclusión.

El objetivo principal de este estudio ha sido el de intentar descubrir en qué nivel de volumen los jóvenes cometen la irresponsable conducta de conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol. Se ha centrado principalmente en indagar sobre qué tipo de jóvenes son los que cometen este acto y cuales son algunas de las razones que los motivan a hacerlo y por supuesto, que piensan al respecto. El estudio se ha basado en recoger todos esos datos y analizarlos teniendo de base los géneros de los individuos, ya que la hipótesis principal es la de demostrar que los hombres realizan más esta conducta que las mujeres.

Se han abordado temas relacionados sobre todo con explicar en profundidad en que consiste esta ley y en saber el conocimiento de esta que poseen los jóvenes, también se han visto todos los efectos que puede tener el consumir alcohol y la diferencia de estos efectos entre hombres y mujeres, y por último, se han analizado las diferentes causas por las que una persona, sobre todo joven, puede verse realizando este tipo de actos o las razones que les pueden impulsar a ello.

Tras haber analizado todos estos factores y tras haber expuesto todos los resultados de la encuesta realizada, han ido surgiendo diferentes datos con los que ahora se formularán las respectivas conclusiones.

En primer lugar hablaremos sobre los resultados sociodemográficos obtenidos. El número de hombres y mujeres que han realizado la encuesta se haya relativamente parejo, lo cual ha permitido poder sacar mejores conclusiones con respecto a las comparativas entre ambos géneros. Respecto a los estudios que actualmente están cursando, un poco más de la mitad han resultado ser universitarios y otro cuarto de ellos no estaban cursando nada. Tanto hombres como mujeres trabajan equitativamente, y no existe ninguna diferencia de género significativa.

En segundo lugar, con respecto a los datos sobre tráfico y legislatura, más del 90% de las personas poseían algún tipo de carné, lo cual es un dato significativo, ya que, significa que la gran mayoría de jóvenes tiene la capacidad física, mental y legal de conducir un

vehículo, lo cual aumenta significativamente el hecho de que alguno de ellos, con un bajo umbral de responsabilidad, llegue a manejar algún vehículo bajo los efectos del alcohol.

Respecto a las sanciones y sus penas, sí que ha habido datos preocupantes, ya que un 31% de los individuos no está informado en absoluto sobre estas sanciones, y el 14,5% y el 16% de ellos las conocen parcialmente, dejándonos solo con que un tercio de las personas conocen todas las sanciones del delito. Este conocimiento es más elevado en las personas que actualmente están cursando algún grado, que en las personas que no está cursando nada. De todas formas, no se ha obtenido suficiente información como para asumir esto de forma general, con lo cual, no se supondrá como una de las conclusiones, aunque nada acredita que esta afirmación sea falsa.

Podemos concluir pues, viendo estas afirmaciones y uniendo los datos sobre cuánto tiempo han poseído el carné de conducir los jóvenes, que casi el total de ellos tiene acceso a conducir un vehículo y que el hecho de haber tenido el carné durante 1 o 5 años, no influye significativamente en los resultados. Todo ello más el desconocimiento de la ley y de las sanciones de esta, nos deja con que la percepción del peligro de los jóvenes es mucho menor de lo que debería a causa de la desinformación, la cual, sumada a que la gran mayoría de jóvenes puede conducir, forma un cóctel altamente peligroso del cual surgen todas las infracciones que se cometen de este tipo.

En tercer y último lugar, se expondrán las conclusiones sobre los datos aportados a cerca de las conductas de los individuos, de las consecuencias de dichas conductas y de sus opiniones al respecto. Primeramente, y como era de esperar, únicamente un 11% de los jóvenes habían sido detenidos dando positivo en un control de alcoholemia, una cifra alta teniendo en cuenta que la cifra debería ser de un 0%, pero baja teniendo en cuenta al número de jóvenes que ha afirmado haber conducido bajo los efectos del alcohol alguna vez en su vida. Todos los jóvenes detenidos en controles fueron sancionados, concluyendo así con que la efectividad del sistema judicial es excelente.

Con respecto a las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, deberían realizar de forma más rutinaria y diaria incluso, controles de alcoholemia en carretera, sobre todo en los puntos calientes donde se sabe que se comete esta conducta más que en otros lugares.

Sin embargo esto no se le puede criticar a las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, ya que por supuesto, esto es función del Ministerio de Interior, el cual debería endurecer la lucha contra este tipo de acciones.

Los datos más preocupantes del estudio son los que se muestran al preguntar a los jóvenes si habían conducido alguna vez un vehículo bajo, lo que ellos considerasen, los efectos del alcohol. Resulta que más de la mitad de ellos confesaron que en si que habían cometido esta conducta, que si compramos con aquellos a los que les han pillado, nos deja con que la gran mayoría se han escapado de caer en alguno de esos controles, lo cual es debido a la falta de estos. El segundo dato sale a la luz al descubrir que la tres cuartos de ellos son hombres. Queda así demostrada la hipótesis inicial en la que afirmaba que los hombres conducían bajo los efectos del alcohol más que las mujeres.

Respecto a las opiniones de los jóvenes concluimos en que el arrepentimiento por la comisión de este acto es bastante bajo, únicamente un tercio de ellos se arrepentía, mientras que el resto, de una u otra manera, volvería a hacerlo. Se acentúa aún más la falta de percepción del peligro en los jóvenes a la hora de realizar estas acciones.

Por último, y para terminar de acrecentar el hecho de que existe una falta abismal de la percepción del peligro, si nos remitimos a los datos de la última pregunta sobre si subirían a un vehículo manejado por alguien que ha consumido alcohol, vemos como un 80% de los jóvenes respondió que sí, dejando claro que no perciben el peligro de estos actos.

En conclusión final, la falta de percepción del peligro de los jóvenes con respecto a la realización de este tipo de acciones es el principal problema y causa del alto número de personas que lo realizan. No existe relación con el nivel de estudios, la edad o los años de carné; sin embargo, con respecto al género, ha quedado claro que los hombres realizan esta conducta mucho más que las mujeres. El principal cauce de acción que se debe seguir por lo tanto, es el de informar fervientemente a los jóvenes, desde todos los niveles institucionales, personales y familiares y desde edades tempranas; el peligro que conlleva realizar este tipo de actos y enseñarles las consecuencias que tienen, prestando especial atención a los hombres y a los grupos considerados de riesgo con más posibilidades de cometer estos actos. Por último, y tal y como dice la DGT, “Si bebes, no conduzcas”.

10. Bibliografía.

- Mónica Mena (2021). España, el país donde más ha aumentado el consumo de alcohol desde 2010. Statatista.
- Eurostat (2019). Alcohol consumption statics. 1-3.
- DGT (2017) SINIESTRALIDAD RELACIONADA CON EL CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS. 5-9.
- Organización Mundial de la Salud, (2016). El consumo nocivo de alcohol mata a más de 3 millones de personas al año, en su mayoría hombres.
- El Mundo (2019). España, el país con el alcohol más barato de la eurozona.
- R.C. Peck 2008. The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk.
- C.E. Magar, Louise H. Phillips, Judith A. Hosie (2008). Self-regulation and risk-taking, personality and individual differences. Volume 45. Issue 2. Pages 153-159
- Memoria de la Fiscalía Provincial de Alicante (2021).
- LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Pilar Gómez Pavón (2015). El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes.
- Dexia abogados (2022). ¿En qué consiste el delito de alcoholemia, y donde se regula?
- Vlex. (2017). STS 436/2017, Sala segunda 15 de Junio de 2017.
- Arturo González (2023). Artículo 379 del Código Penal. Recuperado de:
- Sérgio Amadeo Gadea (2015). Código Penal. Doctrina jurisprudencial 1ª edición.
- DGT (2022) Consumo de alcohol.
- Expansión (2022) Multas por alcoholemia: los puntos que te quitan por dar positivo en alcohol y drogas.

- Fundación Mapfre (2023). Sanciones: Multas por alcoholemia.
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (1994). Glosario de términos de alcohol y drogas. Madrid: Ministerio de Sanidad y Consumo.
- National Institute on Drug Abuse [NIDA]. (2013). Alcohol. Recuperado de: http://www.nida.nih.gov/PDF/Infofacts/Alcohol10_Sp.pdf.
- Ahumada-Cortez, J. G., Gámez-Medina, M. E., & Valdez-Montero, C. (2017). EL CONSUMO DE ALCOHOL COMO PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA. *Ra Ximhai*, 13(2), 13-24.
- Ferrett, H. L., Carey, P. D., Thomas, K. G., Tapert, S. F., & Fein, G. (2010). Neuropsychological performance of South African treatment-naïve adolescents with alcohol dependence. *Drug Alcohol Dependence*, 110(1-2), 8-14.
- Hanson, K. L., Cummins, K., Tapert, S. F., & Brown, S. A. (2011). Changes in neuropsychological functioning over 10 years following adolescent substance abuse treatment. *Psychology of Addictive Behaviors*, 25(1), 127-142.
- García-Moreno, L., Expósito, J., Sanhueza, C., & Angulo, M. (2008). Actividad prefrontal y alcoholismo de fin de semana en jóvenes. *Adicciones*, 20(3), 271-280.
- Cohen J, Dearnaley EJ, Hansel CEM. (1958). The risk undertaken in driving under the influence of alcohol. *Br Med J*: 1438–1442.
- Waller JA. (1985). Research needs and opportunities concerning human–environmental interactions in crashes involving alcohol. *J Stud Alcohol Suppl*10: 54–60.
- MacDonald TK, Fong GT, Zanna MP, Martineau AM. (2000). Alcohol myopia and condom use: can alcohol intoxication be associated with more prudent behavior? *J Pers Social Psychology* 78:605–619.
- Fromme K, Katz E, D’Amico E. (1997). Effects of alcohol intoxication on the perceived consequences of risk taking. *Exp Clin Psychopharmacol*5: 14–23.
- Scott E. Burian, Anthony Liguori, John H. Robinson. (2002). Effects of alcohol on risk-taking during simulated driving. 1-5.
- Harriet Garrison, Andrew Scholey, Joris C. Verster, Brook Shiferaw, Sarah Benson. (2022). Effects of alcohol intoxication on driving performance, confidence in driving ability, and psychomotor function: a randomized, double-blind, placebo-controlled study.

- Álvarez, F. (2001). Farmacología del alcohol. En G. Rubio y J. Santo Domingo. Curso de Especialización en alcoholismo (pp. 1-24). Madrid: Fundación de Ayuda contra la Drogadicción.
- MedLinePlus. (2021). Disponible en:
<https://medlineplus.gov/spanish/alcohol.html#:~:text=El%20alcohol%20es%20un%20depresor,su%20coordinaci%C3%B3n%20y%20control%20f%C3%ADsico.>
- Fundación MAPFRE. *Alcohol y conducción, ¿cómo nos afecta?*
- Dr. Jaime E. Cedeño-Zambrano, Dra. Paula A. Vásquez-Jaramillo, Dra. Vanessa E. Roca-Lino. (2016). Riesgo cardiovascular relacionado con el consumo de alcohol.
- Luis Gerardo Domínguez Carrillo, Gregorio Arellano Aguilar. 2018. Neuropatía alcohólica. Grupo Ángeles.
- DGT. (30 nov 2022). Consumo de alcohol.
- Marie Claude Ouimet, Thomas G. Brown, Lidia Corado, Martin Paquette, Robyn D. Robertson. (2020). The effects of alcohol dose, exposure to an in-vehicle alcohol feedback device, and subjective responses to alcohol on the decision to drink-drive in young drivers. 1-7
- Santiago Evora Soldo. (2017). Alcohol y fisiología humana: Capítulo 2- Donde todo comienza: el alcohol en el aparato digestivo. 1-3
- Bríñez Horta, J. (2001). Diferencias de género en problemas con el alcohol, según el nivel de consumo. *Adicciones*, 13(4), 439-455.
- FEHV.org. (2020). El alcohol no afecta igual a hombres que a mujeres. ¿Por qué?
- Repetto, M., Camean, A., y López, M. (1995). Toxicología avanzada. Díaz de Santos.
- Quiñonez-Jenab, V., y Pfaff, D. W. (1995). Gender differences in response to stress. En: W. A. Hunt y S. Zakhari (Eds.). *Stress, gender, and alcohol-seeking behavior*. Bethesda: NIAAA.
- Escarabajal, M.D. y Franco, V. (2010): “Mujer y consumo de alcohol”. *Mente y Cerebro*.42: 50-52.
- Rodríguez Puente, Linda Azucena, (2012) Valores terminales, valores instrumentales y consumo de alcohol y tabaco en estudiantes de preparatoria. 22-23.
- Julián Andrés Mateus Rodríguez, (2019) Biomarcadores del consumo de alcohol y su relación con la dosis.
- National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, (2022) Las mujeres y el alcohol.

- Esmeralda Salazar y Eva Pimentel (2003) Interacciones entre medicamentos y alcohol.
- National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, (2003) Reacciones adversas al mezclar bebidas alcohólicas con medicamentos.
- M^a Dolores Escarbajal, (2010) Consecuencias psicobiológicas del consumo del alcohol en la mujer. 2-8.
- Quiñonez-Jenab, V., y Pfaff, D. W. (1995). Gender differences in response to stress. En: W. A. Hunt y S. Zakhari (Eds.). Stress, gender, and alcohol-seeking behavior. Bethesda: NIAAA.
- M.C. Del Río (2002). Alcohol, jóvenes y accidentes de tráfico. Vol. 4. Núm. 1. 20-27.
- Bernard, T. J. (2023). Travis Hirschi. Encyclopedia Britannica.
- Travis Hirschi (1969). Causes of Delinquency.
- Jose Luis Lillo Espinosa (2004). Crecimiento y comportamiento en la adolescencia.
- Blos, Peter. (1971). Psicoanálisis de la adolescencia 1^a Edición.
- Alejandro Klein (2020) Concepción de la adolescencia en Peter Blos: la ardua tarea de ser adolescente.
- López Puerta, Rebeca (2015). Teorías del control social. Crimipedia (Centro crímina)
- Manual de introducción al derecho penal – BOE.es, (2019)
- Sonia Castro (2023) La presión social y como desprenderse de ella. Instituto europeo de psicología positiva, (IEPP).
- Trautmann-Lengsfeld, S. A., & Herrmann, C. S. (2013). EEG reveals an early influence of social conformity on visual processing in group pressure situations. 8(1) 75-89
- Castro Rojas, Sara María, (2020), Decisiones conscientes: Herramientas para superar la presión social. Universidad de los Andes.
- Juárez, F. (2011). El concepto de salud: Una explicación sobre su unicidad, multiplicidad y los modelos de salud. International Journal of Psychological Research, 4(1), 70-79.
- Stanaland, A., & Gaither, S. (2021). “Be a man”: The role of social pressure in eliciting Men’s aggressive cognition. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 47(11), 1596-1611.