



Universidad
Norbert Wiener

Powered by **Arizona State University**

ESCUELA DE POSGRADO

Tesis

Alcoholemia y actitudes protectoras de los conductores en la provincia de
Abancay - Apurímac, Año 2024

**Para optar el Grado Académico de
Maestro en Salud Pública**

Presentado por:

Autor: Avila Sequeiros, Jefferson


Código ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-0279-5122>

Asesor: Dr. Caycho Valencia, Félix Alberto

Código ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8241-5506>

Lima – Perú

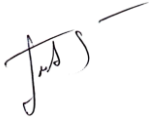
2024

 Universidad Norbert Wiener	DECLARACIÓN JURADA DE AUTORIA Y DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	
	CÓDIGO: UPNW-GRA-FOR-033	VERSIÓN: 01 REVISIÓN: 01
		FECHA: 08/11/2022

Yo, Avila Sequeiros, Jefferson, Egresado(a) de la Escuela de Posgrado de la Universidad privada Norbert Wiener declaro que el trabajo académico “Alcoholemia y actitudes protectoras de los conductores en la provincia de Abancay - Apurímac, Año 2024” Asesorado por el docente: Felix Alberto Caycho Valencia Con DNI 15992567 Con ORCID 0000-0001-8241-5506 tiene un índice de similitud de (19) (DIECINUEVE)% con código oid:14912:366001782 verificable en el reporte de originalidad del software Turnitin.

Así mismo:

1. Se ha mencionado todas las fuentes utilizadas, identificando correctamente las citas textuales o paráfrasis provenientes de otras fuentes.
2. No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquella señalada en el trabajo.
3. Se autoriza que el trabajo puede ser revisado en búsqueda de plagios.
4. El porcentaje señalado es el mismo que arrojó al momento de indexar, grabar o hacer el depósito en el turnitin de la universidad y,
5. Asumimos la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión en la información aportada, por lo cual nos sometemos a lo dispuesto en las normas del reglamento vigente de la universidad.

..... 

Firma de autor 1
 Avila Sequeiros, Jefferson
 DNI: 44314228

.....
 Firma de autor 2
 Nombres y apellidos del Egresado
 DNI:

..... 

Firma
 Felix Alberto Caycho Valencia
 DNI: 15992567

Lima, 15 de julio de 2024.

 Universidad Norbert Wiener	DECLARACIÓN DE AUTORIA	
	CÓDIGO: UPNW-EES-FOR-017	VERSION: 02 REVISIÓN: 02

Yo, Jefferson AVILA SEQUEIROS egresado(a) de la Escuela de Posgrado de la Universidad Privada Norbert Wiener, declaro que el trabajo de investigación titulado: **“ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC, AÑO 2024”**, para la obtención del Grado Académico de **MAESTRO EN SALUD PÚBLICA** es de mi autoría y declaro lo siguiente:

1. He mencionado todas las fuentes utilizadas, identificando correctamente las citas textuales o paráfrasis provenientes de otras fuentes.
2. No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquella señalada en el trabajo.
3. Autorizo a que mi trabajo puede ser revisado en búsqueda de plagios.
4. De encontrarse uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente y/o autor, me someto a las sanciones que determina los procedimientos establecidos por la UPNW.



Jefferson AVILA SEQUEIROS

DNI: 44314228

Lima, 6 de mayo de 2024



Huella

Tesis

“Alcoholemia y actitudes protectoras de los conductores en la provincia
de Abancay - Apurímac, Año 2024”

Línea de investigación

Salud y bienestar

Asesor

Caycho Valencia, Félix Alberto

CODIGO ORCID: 0000-0001-8241-5506

Dedicatoria

A mi familia que es mi mayor apoyo, fortaleza e inspiración para poder alcanzar cada uno de mis metas y objetivos planteados.

Agradecimiento

Agradezco infinitamente a Dios por haberme dado la oportunidad de poder estudiar y finalizar mis estudios de postgrado.

Agradezco a todos aquellos a quienes de manera personal, profesional e institucional apoyaron en mi formación como salubrista, así como aquellos apoyaron para la culminación de este trabajo de tesis.

A todos gracias.

INDICE

Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Indice de tablas.....	ix
Indice de figuras.....	x
Resumen.....	xi
Abstract.....	xii
Introducción	xiii
CAPITULO I: EL PROBLEMA	1
1.1. Planteamiento del problema	1
1.2. Formulación del problema	3
1.2.1 Problema general.....	3
1.2.2. Problemas específicos	3
1.3. Objetivos de la investigación.....	3
1.3.1 Objetivo general	3
1.3.2 Objetivos específicos	4
1.4. Justificación de la investigación	4
1.4.1. Teórica	4
1.4.2. Metodológica.....	5
1.4.3. Práctica	5
1.5. Limitaciones de la investigación.....	5
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO	6

2.1. Antecedentes de la investigación.....	6
2.2. Bases teóricas	9
2.3. Formulación de hipótesis	19
2.3.1. Hipótesis general	19
2.3.2. Hipótesis específicas.....	19
CAPITULO III: METODOLOGÍA.....	21
3.1. Método de la investigación	21
3.2. Enfoque de la investigación	21
3.3. Tipo de investigación	21
3.4. Diseño de la investigación	21
3.5. Población, muestra y muestreo.....	22
3.6. Variables y operacionalización.....	24
3.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	25
3.7.1. Técnica	25
3.7.2. Descripción de instrumentos	25
3.7.3. Validación	26
3.7.4. Confiabilidad	26
3.8. Procesamiento y análisis de datos.....	29
3.9. Aspectos éticos.....	29
CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	30
4.1. Resultados.....	30
4.1.1. Análisis descriptivo de resultados.....	31
4.1.2. Prueba de hipótesis.....	32

4.1.3. Discusión de resultados	41
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	44
5.1. Conclusiones	44
5.2. Recomendaciones	45
REFERENCIAS.....	47
ANEXOS.....	54
Anexo 1: Matriz de consistencia.....	54
Anexo 2: Instrumentos	57
Ficha de recolección de datos: Variable 1	57
Encuesta: Variable 2.....	59
Anexo 3: Validez del instrumento	61
Anexo 4: Confiabilidad del instrumento	67
Anexo 5: Aprobación del Comité de Ética	68
Anexo 6: Formato de consentimiento informado	69
Anexo 7: Carta de aprobación de la institución para la recolección de los datos	70
Anexo 8: Reporte de similitud de Turnitin.....	71

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Análisis de relación entre grado de alcoholemia y actitudes de los conductores. .	32
Tabla 2. Grado de alcoholemia de los conductores durante los años 2021, 2022 y 2023...	33
Tabla 3. Análisis de relación entre grado de alcoholemia y dimensión cognitiva de los conductores.	35
Tabla 4. Análisis de relación entre grado de alcoholemia y dimensión afectiva de los conductores.	36
Tabla 5. Análisis de relación entre grado de alcoholemia y dimensión conductual de los conductores.	38
Tabla 6. Actitudes y sus dimensiones en los conductores.....	40

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Distribución de conductores según grado de alcoholemia y actitudes.	33
Figura 2. Grado de alcoholemia de los conductores durante los años 2021, 2022 y 2023.	34
Figura 3. Distribución de conductores según grado de alcoholemia y dimensión cognitiva.	36
Figura 4. Distribución de conductores según grado de alcoholemia y dimensión afectiva.	37
Figura 5. Distribución de conductores según grado de alcoholemia y dimensión conductual.	39
Figura 6. Distribución de conductores según nivel de actitud.	41

RESUMEN

Los accidentes de tránsito es una problemática de salud pública a nivel mundial debido a la cantidad de vidas humanas que se pierden día a día, esta situación se agrava cuando el conductor alcoholizado es más propenso a sufrir accidentes debido a que se debilita la capacidad de reacción y comparado con otro en igual estado, si su personalidad y actitudes lo hacen asumir riesgos adicionales desencadenan en la ocurrencia de un evento con consecuencia fatal.

En ese sentido, esta investigación formula conocer si existe o no relación entre el grado de alcoholemia y actitudes protectoras en conductores de la provincia de Abancay año 2024, por ello efectuándose un estudio de tipo descriptivo, retrospectivo de corte transversal.

Para la aplicación se recopiló información del grado de alcoholemia de los conductores de la provincia de Abancay sometidos al dosaje etílico en años 2021, 2022 y 2023 que hayan participado en accidentes de tránsito y encuestando a 292 conductores para las actitudes protectoras. Los resultados prevalece la alcoholemia en grado de ebriedad (66.7%) y ebriedad absoluta (48.4%), alcoholemia y actitudes (Chi-cuadrado 7.437 con valor $p=0.282$), alcoholemia y dimensión cognitiva (Chi-cuadrado 5.813 con valor $p=0.668$), alcoholemia y dimensión Afectiva (Chi-cuadrado 11.430 con valor $p=0.076$), alcoholemia y la dimensión Conductual (Chi-cuadrado 7.079 con valor $p=0.528$). En caso de la variable actitud, las 3 dimensiones prevalece el nivel neutro o indeciso con la cognitiva (56.2%); afectiva (46.6%) y conductual (48.3%). Concluyéndose que no existe relación significativa entre la alcoholemia y actitudes protectoras en los conductores.

Palabras clave: accidente de tránsito, alcoholemia, actitudes protectoras, dimensión cognitiva, dimensión afectiva y dimensión conductual

ABSTRACT

Traffic accidents are a public health problem worldwide due to the number of human lives lost every day. This situation worsens when the drunk driver is more prone to accidents because the ability to react is weakened. and compared to another in the same state, if his personality and attitudes make him take additional risks, they trigger the occurrence of an event with fatal consequences.

In this sense, this research aims to know whether or not there is a relationship between the level of alcohol and protective attitudes in drivers in the province of Abancay in 2024, therefore carrying out a descriptive, retrospective, cross-sectional study.

For the application, information was collected on the blood alcohol level of drivers in the province of Abancay subjected to alcohol testing in the years 2021, 2022 and 2023 who have participated in traffic accidents and surveying 292 drivers for protective attitudes. The results predominate alcohol level of drunkenness (66.7%) and absolute drunkenness (48.4%), alcohol level and attitudes (Chi-square 7.437 with p value=0.282), alcohol level and cognitive dimension (Chi-square 5.813 with p value=0.668), alcohol level and the Affective dimension (Chi-square 11.430 with p value=0.076), alcohol level and the Behavioral dimension (Chi-square 7.079 with p value=0.528). In the case of the attitude variable, the 3 dimensions prevail, the neutral or undecided level prevails with the cognitive (56.2%); affective (46.6%) and behavioral (48.3%). Concluding that there is no significant relationship between alcohol level and protective attitudes in driver.

Keywords: traffic accident, alcohol level, protective attitudes, cognitive dimension, affective dimension and behavioral dimension

INTRODUCCIÓN

Este estudio “Alcoholemia y actitudes protectoras de los conductores en la provincia de Abancay - Apurímac, Año 2024”, aborda la problemática de la alcoholemia y actitudes de los choferes de la provincia de Abancay, ya que estas dos variables aumentan los riesgos de accidentes de tránsito, que a nivel mundial los accidentes de tránsito han generado millones de muertes prevenibles y traumatismos. Para la aplicación de esta investigación se realizó en cinco capítulos donde vemos el planteamiento del problema, formulación del problema, objetivos y justificación del estudio, el estudio es de enfoque cuantitativo, no experimental, de tipo transversal.

El segundo capítulo se refiere a aspectos teórico conceptuales, tomando los antecedentes, nacionales e internacionales, y las hipótesis de trabajo respectivo.

El tercer capítulo es acerca los aspectos metodológicos e instrumentales, se aplicó como técnica de recopilación de información en relación **al grado de** alcoholemia y la encuesta en relación a las actitudes protectoras que fueron validadas por juicio de expertos y con una confiabilidad por V. de Aiken. de cada ítem mayor a 0.5, además procedimientos éticos para cumplir los requisitos básicos de la investigación en personas.

En el cuarto capítulo se muestran los resultados en dos secciones, en la primera los resultados descriptivos de las dos variables y sus componentes, indicando las tablas y datos correspondientes; mientras que en la segunda sección trabajamos la parte inferencial describiendo los resultados y determinando la correlación y su significado final. Seguidamente realizamos la discusión de resultados, contrastando los hallazgos con algunos antecedentes, encontrando similitudes o diferencias para sustentar nuestros resultados

En el quinto capítulo se presenta las conclusiones y recomendaciones a partir de los hallazgos.

Se presentan los resultados de la indagación, esperando se cumpla con los objetivos institucionales.

El alumno.

CAPITULO I: EL PROBLEMA

1.1. Planteamiento del problema

De acuerdo al plan mundial decenio de acción de seguridad vial 2021 a 2030, los accidentes de tránsito general unos 1,3 millones de muertes prevenibles y se calcula 50 millones de traumatismos cada año, convirtiéndose en una de las causas de mortalidad de niños y jóvenes a nivel mundial. Se proyecta que en los próximos diez años se ocasionarán unos 13 millones de muertes y 500 millones de traumatismos y afectarán el desarrollo sostenible, prioritariamente en los países de ingresos bajos y medianos. Las cantidades son aceptables, se han mantenido sin cambios durante los últimos 20 años; además refiere sobrepasar el límite de velocidad, conducir con grados de alcoholemia, cansancio del chofer, conducir distraídamente y no utilizar el cinturón de seguridad, sistemas de seguridad infantil y cascos, son las principales conductas que coadyuvan a las muertes y traumatismos por accidentes de tránsito.(1)

La OPS y OMS en su boletín BEBER Y CONDUCIR del año 2017, indica que aquellos que manejan con grados de alcoholemia entre 0,02 y 0,05 g/dl aumentan a un riesgo triple de morir en un accidente vial, con un grado de alcoholemia entre 0,05 y 0,08 g/dl el riesgo aumenta a seis veces, e incrementa exponencialmente al superar 0,08 g/ dl. Los estudios confirmaron que cuanto es mayor la concentración de alcohol en la sangre, es mayor la incidencia que se genere un accidente de tránsito.(2)

En el Perú, el Centro Nacional de epidemiología, prevención y control de enfermedades del Ministerio de Salud (CDC-MINSA), comunico en noviembre del año 2022, que 21 157 personas tuvieron daños personales por accidentes de tránsito, presentándose más en varones (62,46%) en las edades de 20 a 29 años, y más en las zonas urbanas que en las carreteras, sobre todo los fines de semana (45). También la Policía Nacional del Perú en su reporte del 2021, manifestó que los factores asociados al comportamiento son el 97% de las causas de los siniestros de tránsito, y una de las causas es conducir con grados de alcoholemia (6,56%) y peatones ebrios (0,16%), y todas estas representan casi el 7% de los motivos. (45)

Según F. Sánchez, el estudio de las actitudes es un tema prioritario en el sector de la Seguridad Vial, es necesario comprender qué puede llevar a los choferes a tener posturas o conductas de riesgo. Entender las creencias, valoraciones y posturas frente a distintos aspectos de la conducción, favorece en abordar aspectos necesarios para generar cambios hacia conductas sensatas y seguras. Las conductas de riesgo se asocian por lo general a los jóvenes y su modo de vida y entretenimiento. (46)

Según M. Glizer, en la prevención de accidentes de tránsito de la OMS y OPS, refiere que un conductor alcoholizado es más propenso a sufrir accidentes, comparado con otro en igual estado, si su personalidad y actitudes lo hacen asumir riesgos adicionales: conducir más, desprecio del derecho del prójimo, alta velocidad, etc. (39)

Por lo anterior, es necesario determinar la relación del grado de **alcoholemia** y las actitudes protectoras de los conductores de vehículos de la Provincia de Abancay - Apurímac, **año 2024**, dado que son variables que propician los accidentes de tránsito, con ello se realizará un reforzamiento en la prevención primaria de los accidentes de tránsito. Por tal motivo surge la siguiente pregunta de investigación:

1.2. Formulación del problema

1.2.1 Problema general

¿CUAL ES LA RELACIÓN DEL GRADO DE ALCOHOLEMIA Y LAS ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES DE LA PROVINCIA DE ABANCAY-APURIMAC, AÑO 2024?

1.2.2. Problemas específicos

¿Cuáles son los grados alcoholemia obtenidos en la Unidad Desconcentrada de Dosaje Etílico Sede Abancay en los años 2021, 2022 a 2023?

¿Cuáles es la relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores de la provincia de Abancay en el año 2024?

¿Cuáles es la relación de los grados alcoholemia y la dimensión afectiva de los conductores de la provincia de Abancay en el año 2024?

¿Cuáles es la relación de los grados alcoholemia y la dimensión conductual de los conductores de la provincia de Abancay en el año 2024?

¿Cuáles son las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores de la provincia de Abancay -Apurímac?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo general

DETERMINAR LA RELACIÓN DEL GRADO DE ALCOHOLEMIA Y LAS ACTITUDES PROTECTORES DE LOS CONDUCTORES.

1.3.2 Objetivos específicos

Conocer los grados alcoholemia obtenidos en los años 2021, 2022 y 2023.

Determinar la relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores.

Determinar la relación de los grados alcoholemia y la dimensión afectiva de los conductores.

Determinar la relación de los grados alcoholemia y la dimensión conductual de los conductores.

Conocer las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores.

1.4. Justificación de la investigación

1.4.1. Teórica

El presente trabajo a partir de la aplicación teórica y los conceptos básicos, busca conocer la relación entre los grados de alcoholemia y las actitudes por los conductores, M. Glizer (39) refiere que los accidentes de tránsito están ligados a los factores psicosociales porque estos influyen la disposición del conductor para actuar de una manera determinada lo que implica su motivación y sus actitudes, ya que estas reflejan en aquellas decisiones que afectan a su exposición cuantitativa y, más que nada, cualitativa al riesgo, pudiendo influir también sobre su percepción, haciendo que vea "aquello que quiera ver". También refiere que están estrechamente vinculados con otros factores como el alcohol y la velocidad y con la teoría de la predisposición a los accidentes; además que el consumo de alcohol por su efecto anestésico sobre las áreas inhibitoras de la corteza cerebral, libera actitudes más instintivas por pérdida del autocontrol. De esta forma se afecta la capacidad de enjuiciamiento del conductor sobre sus propias capacidades, obnubilando su raciocinio en relación a sus posibilidades reales. Como resultado, asume riesgos excesivos, disminuyendo su margen de seguridad en un momento en que su capacidad real para superar la demanda está también afectada. (39)

1.4.2. Metodológica

Para alcanzar el logro de objetivos se aplicará un estudio metodológico sistematizado a través de un cuestionario validado por juicio de expertos para la aplicación en conductores de la Provincia de Abancay y la revisión del grado de alcoholemia obtenidos en la Unidad Desconcentrada de Dosaje Etílico, con ello se podrá establecer la relación entre los grados de alcoholemia y las actitudes de los conductores, con el fin fortalecer ambas variables y así contribuir en la prevención primaria de accidentes de tránsito.

1.4.3. Práctica

Tiene una justificación práctica en la medida que ayudará a encontrar soluciones al problema planteado, con lo cual se va plantear programas, planes de capacitación a fin de mejorar las actitudes de los conductores y su concientización respecto a la conducción en estado de ebriedad y con ello se fortalecerá la prevención primaria de accidentes de tránsito evitando lesiones y muertes de las personas además que servirá de referencia para otras investigaciones o su aplicación en otros lugares.

1.5. Limitaciones de la investigación

Se tuvieron limitaciones para recopilar información para ambas variables, en el caso de la variable alcoholemia la información que se maneja en la Unidad Desconcentrada de Dosaje Etílico es de carácter reservado y en relación a la variable actitudes muchos conductores no quisieron participar en la encuesta por sus ideologías y creencias.

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

Moya et al. (2022) tuvo como objetivo “*Determinar la relación que existe entre el grado de alcoholemia y los accidentes de tránsito*”. Método: investigación es del tipo básica, seleccionándose 31 un total de 54 estudios. Resultados: Se obtuvo que el 51.6% afirma que no existe un nivel de alcoholemia seguro para manejar, el 38.7% ocasiona Politraumatismos, 19.3% es causa de muerte. Conclusión: La alcoholemia tiene relación con los accidentes de tránsito y su incumplimiento a la ley de alcoholemia tiene repercusiones a la salud. (5)

Ninantay et al. (2020) tuvo como objetivo “*Conocer si existe o no relación entre los accidentes de tránsito y el nivel de alcohol en sangre en conductores examinados en la UNIDDE-PNP, sede Angamos año 2020*”. Metodología: Estudio de tipo descriptivo, retrospectivo de corte transversal con una muestra a 147 conductores Resultado: de acuerdo al tipo de accidente - choque 66.6% <98>, despiste 23.8% <35>, atropello 4.8% <7> y volcadura e incendio 4.8% <7>, en relación al vehículo que conducen; particular 72.1% <106>, motocicleta 17% <25>, público 5.5% <8>, bicicleta 3.4% <5>, trimoto 2% <3>. Conclusión: que entre el nivel de alcohol en sangre y el tipo de accidentes de tránsito no existe relación. (16)

Davila et al. (2021) tuvo como objetivo: “*Determinar la relación entre muertes por accidente de tránsito y alcoholemia, reportados en la morgue de Chiclayo, 2019*”.

Metodología: Los datos fueron recopilados mediante fichas de recolección, se tomó como muestra de estudio las muertes registradas causadas por accidente de tránsito. Resultados: Muertes por accidente de tránsito 54.9%, de estos el 88.7% presentaron una alcoholemia positiva. Conclusión: Existe una relación entre el consumo de alcohol (alcoholemia) y las muertes por accidentes de tránsito. (18)

Vera et al. (2019) tuvo como objetivo: *“Establecer la relación entre tipos de accidentes de tránsito y alcoholemia determinada en la Unidad Desconcentrada de Dosaje Etílico (UNIDDEP) – sede Trujillo.* Metodología: se utilizó un diseño de tipo descriptivo, observacional, retrospectivo en el periodo de Abril 2018 a Marzo 2019, compuesto por 8296 conductores involucrados en alguna modalidad de accidente de tránsito; resultados: indicaron que el 70.42% corresponde a conductores que ocasionaron accidente de tránsito en la modalidad de choque, también encontró que en el estadio de ebriedad participaron 219 conductores, Conclusión: concluyo que lo resultados de alcoholemia guardan relación con los tipos de accidentes de tránsito. (22)

Choquehuanca et al. (2010) tuvo como objetivo: *“Determinar las características del perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito (AT) en el Perú”* métodos. Estudio descriptivo, retrospectivo entre 2005 y 2009. Resultados: El choque (57%) y se producen más en varones entre la edad de 20 a 34 años además que los accidentes de tránsito reportados ascienden a 17 025 muertos y 235 591 lesionados durante dicho periodo. Conclusiones. Los accidentes de tránsito son un problema emergente de salud pública en el Perú. (19)

Conde et al. (2021) tuvo como objetivo: *“Informar sobre el riesgo lesiones por accidentes de tránsito debido al consumo de alcohol, cannabis o su combinación en conductores, pasajeros y peatones.”*. El método utilizado fue de casos cruzados con 306 participantes. Resultado: El consumo de alcohol (OR = 6,78, IC95% 3,75-12,25) aumenta

significativamente el riesgo de traumatismos por accidentes de tránsito. El consumo de alcohol aumentó el riesgo tanto en mujeres (OR = 8,87, IC95% 2,69-29,21) como en hombres (OR = 6,16, IC95% 3,10-12,23); así como en mayores de 30 años (OR = 6,01, IC95% 2,09-17,24) y en menores de 30 años (OR = 7,15, IC95% 3,49-14,65). Conclusión: Estos resultados ponen sugieren aplicar y hacer cumplir las leyes de control del alcohol.(4)

Moncaleano et al (2019) tuvo como objetivo: “*Analizar la relación entre la percepción de riesgo y el comportamiento de conducir bajo los efectos del alcohol o marihuana o subirse a un vehículo conducido por alguien bajo los efectos de estas sustancias con el fin de identificar factores de riesgo y factores protectores*”. Método: estudio multicentrico cross seccional survey con 493 estudiantes por medio de una encuesta. Resultados: se tiene relación inversa en los niveles de percepción de riesgo: detección ($p < .001$), sanción ($p < .05$) y daño ($p < .001$), y los comportamientos de conducción con alcohol. Conclusión: se muestra que existen factores de riesgo y factores protectores que pueden ser abordados a fin de evitar lesiones o muertes asociadas a la conducción bajo los efectos de alcohol. (17)

Castro et al. (2021) tuvo como objetivo: “*Conocer el nivel de actitudes protectoras hacia la seguridad vial en conductores de la ciudad colombiana de Villavicencio*”, utilizaron como instrumento de 18 ítems sobre conductas de riesgo, conductas de prevención y emociones en la conducción, realizada en 1018 conductores. Resultados: las correlaciones entre variables sociodemográficas y dimensiones de la Escala de Actitudes Protectoras al Conducir+ $p < 0.10$; * $p < 0.05$; ** $p < 0.01$; *** $p < 0.001$, a mayor edad prefieren menos velocidad además que las mujeres tienen mayor actitud protectora (efecto del género sobre esta variable fue de 0.176). Conclusión: Pueden incorporar factores de riesgo a la evaluación y al entrenamiento de conductores y aspirantes a la conducción. (43)

Tosi et al. (2019) tuvo como objetivo: “*Analizar las actitudes y conductas de riesgo en conductores de Córdoba, Argentina*”. Metodología: Estudio correlacional, se aplicó encuesta a 268 conductores (51.1% mujeres, 18-75 años) de actitudes y conductas de riesgo en el tránsito. Resultado: las actitudes, las medias de los ítems oscilan entre 3.56 y 4.86, reflejan conductas de riesgo negativo, siendo la conducción de forma agresiva, cansado, o después de consumir alcohol; la conducción riesgosa fueron aquellos adjetivos que aludían a la dimensión instrumental de las actitudes (i.e., muy práctico/para nada práctico y beneficioso/nocivo), $R^2 = .28$, $p < .001$. Se concluye que el monitoreo periódico de ambos componentes -actitudes y conductas- puede ser una estrategia importante para las políticas en seguridad vial. (6)

Casanova et al. (2021) tuvo como objetivo: “*Conocer el riesgo de sufrir un accidente automovilístico bajo los efectos del alcohol por los pacientes captados en las salas de urgencias de tres hospitales (IMSS, ISSSTE y Hospital General) del sector salud de la ciudad de Pachuca, Hgo*”. Metodología: estrategia de casos y controles de 112 sujetos que tuvieron accidente y 920 sujetos encuestados. Resultados: Se obtuvo que el 66% fueron varones, en la encuesta la mayoría fueron damas (54.8%) ($X^2 = 17.41$, $p = .000$). El 14.6% reconoció haber ingerido etanol 6 horas antes de sufrir el accidente (odds ratios=8.60 con intervalo de confianza = 4.00 - 18.49). Conclusión: Existe la estrecha relación entre el consumo de alcohol y los accidentes de tránsito.(15)

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Alcohol

2.2.1.1. Definición de Alcohol

El alcohol etílico también conocido como etanol, alcohol vínico y alcohol de melazas, es un líquido incoloro y volátil de olor agradable, que puede obtenerse por dos métodos principales: la fermentación de las azúcares y un método químico. (23)

El alcohol es un producto obtenido del caña de azúcar mediante la fermentación, las levaduras que contiene enzimas de invertasa y zimasa que actúan sobre los residuos de melazas del azúcar, que deben contener con una concentración de 10 a 20% de sacarosa, otro método de obtener alcohol es por reacciones químicas mediante la hidratación catalítica de etileno (eteno). (25)

2.2.1.2. Origen y química

Los alcoholes está estructurado por Carbono, Hidrogeno y Oxigeno, con un grupo oxhidrilo ($-OH$) asociado a un carbono saturado, siendo el alcohol etílico (CH_3-CH_2OH) uno de ellos (25), que es un líquido claro, incoloro, fácilmente transportable, incendiabile, de olor típico, muy soluble en agua, con una ebullición a $78\text{ }^{\circ}C$, este etanol forma parte de los licores que se categorizan en fermentadas con una concentración entre el 4 y el 20 por ciento v/v como el vino, la sidra y la cerveza y destiladas con una concentración alcohólica más elevado (43% v/v o más) como el ron, coñac, etc. (26)

2.2.1.3. Metabolismo de alcohol

El licor al entrar al organismo, produce procesos químicos donde el alcohol pasa a acetaldehído en el sector intrahepatico por 3 enzimas: el alcohol deshidrogenasa (ADH), catalasas y enzimas microsomales oxidantes del alcohol conocida como MEOS. (27)

La absorción del etanol es de forma veloz en el estómago e intestino delgado, obteniendo el nivel de concentración de alcohol en sangre entre los 45 a 60 minutos considerando la previa ingesta de alimentos y la variedad de bebida alcohólica. (28)

El 90% del metabolismo del alcohol es en el hígado y su degradación es en promedio de 80 a 150 mg por kg por hora condicionado por la fisiología de cada individuo, la degradación es en menor proporción por el sudor, lágrimas y leche materna. (29) y en grandes

proporciones por vía de los riñones o pulmones, por tal motivo se puede detectar el alcohol a través de la orina (alcoholuria) o a través del aire espirado. (27)

2.2.1.4. Efectos del etanol sobre el organismo

Los efectos del alcohol sobre sistema nervioso central (SNC) son sedantes que está en proporción a la cantidad consumida (30), también que tiene efectos en otros órganos como el sistema cardiovascular, digestivo, sexual y medula ósea”.(7)

Las consecuencias del etanol sobre el organismo: (30)

- Deterioro psicomotor: genera falso estado de excitación, incrementa el desinterés, pudiendo ocasionar varios tipos de tragedias viales.
- Disminución del reflejo: es el principal condicionante de los accidentes de tránsito al reducir en el panorama visual por que se disminuye el movimiento ocular y esta condición se manifiesta proporcionalmente a la cantidad de etanol ingerido.
- Deterioro del juicio: se pierde el juicio paulatinamente asumiendo riesgos sin medir las consecuencias, por ello se direcciona a no respetar las normas de tránsito y sobre pasar las velocidades permitidas.
- Alteraciones conductuales: se generan alteraciones de estados anímicos de forma imprevistas, convirtiéndose en personas agresivas.

2.2.2. Prevención

Según Glizer I. (1993) refiere que prevención de un accidente de tránsito no es evitar que produzca un accidente, sino refiere a que se busca reducir la posibilidad de que suceda de dicho evento. (39)

2.2.2.1. Prevención de accidentes de tránsito

De acuerdo a la matriz de Haddon clasifica en tres niveles la prevención y los combina con la triada epidemiológica la cual ayuda a clasificar las intervenciones: (39)

2.2.2.1.1. Enfoque de injerencia en ciudadanos: En este modelo existen dos formas de modificar las acciones de otros:

a) Influencias sus ideas, sentimientos u objetivos.

b) Variar la situación, modificando indirectamente sus objetivos, ideas y sentimientos.

Fases	TRIADA EPIDEMIOLOGICA		
	Humanos	Vehículo y equipo	Ambiente
Antes del accidente	Información. Actitudes. Buen control policial. SBI (detección e intervención breve).	Luces. Frenos. Revisión de vehículos.	Elaboración de pistas: rampas de frenado. Inapropiado mantenimiento de rutas. Deficiente diseño geométrico. Escasa o nula señalización. Impedimentos en las carreteras. Límites de velocidad establecidos. Limitar de horarios de venta de bebidas alcohólicas (Ley zanahoria). Opciones de esparcimiento nocturna
Durante el accidente	Adecuado funcionamiento de las bolsas de aire. Utilización del cinturón.	Cinturones. Diseño protector.	Barril de absorción y contención de impacto (BAFI).
Posterior al accidente	Primeros auxilios. Central telefónica de emergencias.	Riesgo de fuego. Fácil acceso al rescate.	Facilidades en los caminos para el rescate.

Fuente: Glizer I. (1993)

2.2.2.1.2. Enfoque de injerencia en vehículos y vías (39)

a) Revisión regular del estado de los vehículos mantiene un nivel apropiado de seguridad.

b) El análisis y corrección de las rutas con alta incidencia de accidentes de tránsito o víctimas.

2.2.2.1.3. Enfoque de injerencias basadas en disminuir la exposición al riesgo (39)

a) medidas dirigidas a personas para que disminuyan al riesgo.

2.2.3. Alcoholemia

2.2.3.1. Definición:

La alcoholemia se defino como la cantidad de etanol presente en la sangre, es decir la concentración de etanol por volumen de sangre, o masa de sangre. (32)

La alcoholemia en cantidades pequeñas en el organismo, tiene influencia prejudicial sobre la coordinación, reflejos y capacidad de autocritica, que puede afectar la conducción de vehículos. (8)

2.2.3.2. Base Legal

En el Perú encontramos lo siguiente:

a) Reglamento Nacional de Transito: (28)

- Respecto al peatón, el art. No 75 refiere a las pruebas de intoxicación por etanol, drogas, entre otros; es de índole imperativo, su negación a realizarse constituye en contra.

- Respecto al conductor, el art. No 88 determina la prohibición, conducir bajo la influencia del alcohol, estupefacientes, drogas, entre otros; porque disminuyen los reflejos.

b) En la Ley No 27753 se consigna la Tabla de Alcoholemia. (51)

1er. Período: 0.1 a 0.5 g/l: subclínico.
No existen síntomas o signos clínicos, pero las pruebas psicométricas muestran una prolongación en los tiempos de respuesta al estímulo y posibilidad de accidentes. No tiene relevancia administrativa ni penal.
2do. Período: 0.5 a 1.5 g/l: ebriedad.
Euforia, verborragia y excitación, pero con disminución de la atención y pérdida de la eficiencia en actos más o menos complejos y dificultad en mantener la postura. Aquí está muy aumentada la posibilidad de accidentes de tránsito, por disminución de los reflejos y el campo visual.
3er. Período: 1.5 a 2.5 g/l: ebriedad absoluta.
Excitación, confusión, agresividad, alteraciones de la percepción y pérdida de control.
4to. Período: 2.5 a 3.5 g/l: grave alteración de la conciencia.
Estupor, coma, apatía, falta de respuesta a los estímulos, marcada descoordinación muscular, relajación de los esfínteres.
5to. Período: niveles mayores de 3.5 g/l: Coma.
Hay riesgo de muerte por el coma y el para respiratorio con afección neumológica, bradicardia con vaso dilatación periférica y afección intestinal.

Fuente: Ley No 2775

2.2.3.3. Detección de alcohol

Existen pruebas no invasivas como el test de Hogan y Prueba de Romberg realizado en operativos policiales. (35)

Las pruebas de detección de alcohol son:

a) Análisis de aire espirado o prueba aleatoria de aliento (RBT).- esta prueba se realiza soplando en un instrumento con sensores electroquímicos, que dan valores numéricos referenciales las cuales son validadas mediante análisis de sangre. (34) Este método es versátil para disminuir accidentes de tránsito por consumo de alcohol. (36)

b) Análisis de sangre.- Es el método más utilizado mediante cromatografía gases, también existe otros métodos como oxido-reducción (propio del aire espirado) o métodos enzimáticos (mediante la alcohol deshidrogenasa). (30)

c) Análisis de orina.- Sigue el mismo método de análisis que la sangre, la saliva y el humor vítreo. (30)

2.2.4. Teoría de la salud pública sobre alcoholemia

Dentro del marco de la salud Publica Edwards et al. 1994 en su libro “Alcohol Policy and the Public Good (Política sobre alcohol y el bien público), después de revisar la evidencia de la tributación del alcohol, las restricciones en la disponibilidad del alcohol, las contramedidas de la conducción bajo la influencia del alcohol, la educación con base en las escuelas, los programas de acción comunitaria y las intervenciones de tratamiento, se concluyó que: (44)

- La investigación establece más allá de toda duda que existen medidas de salud pública de eficacia comprobada para servir al bien público reduciendo los amplios costos y los problemas relacionados con el uso del alcohol.
- Con ese propósito, es adecuado implementar respuestas que influyan tanto en la cantidad total de alcohol consumida por una población como en los contextos de alto riesgo y en las conductas de consumo de alcohol que tan a menudo se asocian con problemas relacionados con el alcohol.

Teóricos de la Variables consumo de alcohol. Alcoholismo, efectos y consecuencias. CEDRO en el año 2020 define al alcoholismo como una enfermedad que está asociada al poco o nulo control que tiene un individuo sobre el consumo de las bebidas alcohólicas, en las primeras etapas de esta enfermedad la frecuencia de su consumo suele ser de manera ligera, pero conforme pase el tiempo el individuo puede llegarlo a consumirlo con mayor intensidad, generando como un efecto automatizado de la administración de las bebidas alcohólicas, hasta perder totalmente el control sobre ellas. Esto quiere decir que el individuo llegará a desarrollar una dependencia a las bebidas alcohólicas, haciéndole aún más difícil volver al consumo moderado, quedando encerrado dentro de un círculo vicioso. Los efectos de intoxicación que puede experimentar una persona que ha consumido alcohol son: en su etapa inicial el individuo mostrará euforia empezándose a sentir tan bien consigo mismo, con el pasar de los minutos irá perdiendo la capacidad de controlar su ingesta, aumentando así su grado de sensibilidad y presentar dificultades para asociar sus ideas, terminando en una etapa de relajación y somnolencia. Los efectos no deseados: El consumo frecuente de bebidas alcohólicas, traería consigo múltiples complicaciones al organismo en un largo plazo, que si estos efectos no son controlados a tiempo conllevarían a un destino fatal; algunos de los efectos son aquellas ligadas a alteraciones del sistema digestivo, como por ejemplo apariciones de enfermedades hepáticas (hepatitis y la cirrosis), o enfermedades estómago (gastritis y úlceras hepáticas); también se presentarían alteraciones músculos esqueléticas, como por ejemplo enfermedades como osteoporosis y la gota; aparición de enfermedades cardiorrespiratorios, alteraciones el habla, el equilibrio o la visión, de igual manera se presenta la pérdida de la masa neuronal, generando una pérdida de la memoria parcial o total.(49)

2.2.5. Actitudes

2.2.5.1. Definición:

Según Bennet y Ammes (1985), se puede definir como el efecto de la conjugación de aspectos relacionados a la cultura, que predominan de manera constante en las personas que forma parte de una determina sociedad y otros factores personales que adquieren durante su desarrollo personal. Por otro lado Gordon Allport citado por Mafaldo (2012), lo describe como la inclinación a responder de una manera consistente de manera favorable o desfavorablemente respecto al objeto dado. (44)

2.2.5.2. Componentes:

De acuerdo a Castro (2002), la estructura de las actitudes se definen a través de sus aspectos cognitivo, afectivo y conativo. (44)

- Aspectos Cognitivos, se refieren a hechos, opiniones, creencias, pensamientos, valores, conocimientos y expectativas acerca del objeto actitudinal.
- Aspectos Afectivos, procesos que confirman o contradicen las bases de nuestras creencias, expresados mediante sentimientos evaluativos y preferencias, estados de ánimo y las emociones que se evidencian ante el objeto actitudinal.
- Aspectos Conativos, está relacionado con las conductas de tomar, mantener y ejecutar decisiones y dirección de acción para el logro de metas.

Asimismo, Brecler (1984) citado por Castro (2002), hace referencia a dos premisas fundamentales de las actitudes: (44)

- Una actitud tiende a expresarse por medio de sus tres formas, que son diferentes entre sí, pero que son semejantes debido a que tienen un objetivo en común, debido a que expresan la misma actitud.
- Los resultados se pueden cuantificar en base a distintos parámetros, y la relación entre las mismas no solo debe tener resultados positivos sino también negativos.

2.2.5.3. Formación de las Actitudes:

Según Barra (1998), indica que las actitudes que se adquieren por la vivencia, y que cuanto más se conocimiento se tiene acerca de un objeto actitudinal, este genera un construcción mental de si, dirigiendo a la comprensión, sentimiento y conductas hacia el objeto actitudinal. Cabe indicar que la información disponible de la persona no siempre permite evaluar de manera objetiva el objeto actitudinal, por lo que en muchos casos sus actos se justifican en su creencias siendo a favor o en contra, por ello a esta información es poco consistente, por lo que Smith y Mackie (1995) citados por Barra (1998) plantean algunos mecanismos para evitar o resolver inconsistencias: (44)

- ✓ Información unilateral: Consiste en relacionarnos con personas que tienen pareceres semejantes o al relacionarnos con personas nuevas, generando que sobresalga nuestro primer encuentro que los futuras encuentros con ellos.
- ✓ Ponderación de la información: Suelen enfocarse en cualquier situación o vivencia que se presentan como más importantes e ilustrativo.
- ✓ Facilidad con la que se accede a la información: Hace referencia a que la información más fácil de recordar o aquella que se presenta de manera más frecuente en nuestra mente o aquella que atrae fácilmente nuestro interés, tiene más posibilidades de influir de manera más intensa a la hora de elaborar un juicio actitudinal.
- ✓ Condicionamiento clásico: Se refiere a que actitudes neutras pueden condicionarse continuamente hasta generar una respuesta positiva o negativa.
- ✓ Condicionamiento Instrumental: Las conductas se fortalecen por repetición y aquellas que no se repiten se debilitan o desaparecen.
- ✓ Modelado: Hace referencia a que es posible adquirir comportamientos nuevos a través de la observación de las acciones de otros.

2.2.5.4. Las actitudes protectoras

Se asocian con formas de adaptación que la personal hace para la conducción y monitoreo de la realidad, es decir, son acciones en su conducta a fin de salvaguardar su vida (Flórez-Alarcón, Botero y Moreno-Jiménez, 2005). Para el caso de la seguridad vial, se relaciona a los pensamientos, emociones y comportamientos que se hace para el manejar y controlar de su desenvolvimiento en la vía; entre las actitudes protectoras referentes a la actividad de conducir están: responsabilidad, seguridad, autocontrol, respeto, solidaridad y asertividad. (42)

2.2.5.5. Actitudes y conductas asumidas respecto al alcohol

La alcoholemia es una de las causas de mayor repercusión en la inseguridad vial. (38) que un conductor alcoholizado es más propenso a sufrir accidentes, comparado con otro en igual estado, si su personalidad y actitudes lo hacen asumir riesgos adicionales: conducir más, desprecio del derecho del prójimo y alta velocidad. (39)

2.2.6. Teoría de la salud pública sobre actitudes

Para (Morris, 1997) se considera actitud a una serie de ideas, sensaciones, valoraciones y orientaciones en torno a un determinado tema u objeto, por tanto, al referirnos al consumo de alcohol podemos inferir que produce en las personas un determinado comportamiento. Para (Rosenberg & Hovland, 1960) las actitudes son consideradas como creencias evaluativas hacia objetos socialmente relevantes, al ser capaces de jugar un rol determinante en la realización de actividades, en la parte conductual y al momento de dirigir una postura entre actitud y conducta. (Pons Diez & Berjano Peirats, 1999) sostienen que las actitudes en torno al consumo de alcohol en adolescente y jóvenes están vinculadas a la forma en que se desajusta el consumo excesivo de alcohol, la libertad para consumirlo de manera frecuente, las repercusiones desfavorables que se desprenden de su consumo, además de la forma en que acceden de manera simple y los

pensamientos equivocados en torno a los “beneficios” equivocados que genera esta sustancia, como la reducción de preocupaciones o estrés. (48)

2.2.7. Teoría de la salud pública sobre el alcohol y actitudes

Teorías relacionadas con el consumo de alcohol tiene como fundamento a la genética, de acuerdo a estudios en animales y gemelos idénticos, respalda la idea de que determinadas personas son más vulnerables o propensas a manifestar conductas que se desprenden del alcoholismo (Secades Villa, 2001). Por lo que, al parecer, el factor biológico se relaciona con la sostenibilidad de conductas alcohólicas, a diferencia del factor social que se vincula más con el inicio de esta práctica (Oliva Delgado, 2004). (48)

2.3. Formulación de hipótesis

2.3.1. Hipótesis general

Hi= Existe relación entre del grado de alcoholemia y las actitudes de los conductores.

H0= No existe relación entre del grado de alcoholemia y las actitudes de los conductores.

2.3.2. Hipótesis específicas

1) Hi= Se conoce los grados alcoholemia obtenidos en los años 2021, 2022 y 2023

H0= No se conoce los grados alcoholemia obtenidos en los años 2021, 2022 y 2023

2) Hi= Existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores

H0= No existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores

3) Hi= Existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión afectiva de los conductores

H0= No existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión afectiva de los conductores

4) Hi= Existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión conductual de los conductores

H0= No existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión conductual de los conductores

5) H_1 = Existe las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores

H_0 = No existe las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores

CAPITULO III: METODOLOGÍA

3.1. Método de la investigación

El método de investigación empleado es el hipotético-deductivo, ya que la hipótesis se transforma en la primera etapa para un razonamiento futuro, así como la corroboración de los datos y confirmación de los enunciados.

3.2. Enfoque de la investigación

La investigación presenta un enfoque cuantitativo porque permite recolectar información, mensurar, evaluar y concluir estadísticamente las variables en investigación a fin de corroborar las hipótesis planteadas.

3.3. Tipo de investigación

La investigación es de tipo aplicada, porque tiene el propósito de dar solución a problemas concretos e identificables en este caso a la alcoholemia y a las actitudes de los conductores de la Provincia de Abancay.

3.4. Diseño de la investigación

Es de diseño no experimental porque no se realizó la manipulación de las variables, aquí observamos el fenómeno tal cual; con alcance correlacional porque son 2 variables a

investigar y de corte transversal porque busca investigar en un tiempo y en ámbito de competencia.

3.5. Población, muestra y muestreo

Población

La población de estudio estuvo constituida por 1200 conductores de vehículos públicos y privados de la provincia de Abancay

Muestra

La muestra fue hecha por muestreo probabilístico, siendo la población de estudio de 292 conductores de vehículos públicos y privados de provincia de Abancay.

$$n = \frac{N * Z^2 * p * (1 - p)}{(N - 1) * e^2 + z^2 * p * (1 - p)}$$

Donde:

Z: 1.96 Valor de distribución normal para 95% de confianza.

e: 5% Error absoluto de la precisión.

p: 50% Proporción de conductores de la provincia de Abancay.

Reemplazando:

$$n = \frac{1200 * 1.96^2 * 0.5 * (1 - 0.5)}{(1200 - 1) * 0.05^2 + 1.96^2 * 0.5 * (1 - 0.5)}$$

Muestreo

El muestreo es probabilístico aleatorio simple con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%, de modo que todos conductores tienen la probabilidad de ser elegido de acuerdo a la teoría de probabilidades.

Criterios de selección

Los criterios de inclusión: Todos los conductores de la provincia de Abancay, de diferentes edades, que acepten participar en el estudio de manera voluntaria y con consentimiento informado.

Los criterios de exclusión: Personas que presenten alguna enfermedad psiquiátrica y retardo mental que no puedan brindar información relevante o aquellas que no presten de colaboración.

3.6. Variables y operacionalización

Variables de estudio	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medida
Alcoholemia	Se considera alcoholemia como la concentración, cantidad de alcohol encontrada en la sangre, es decir la cantidad de alcohol por volumen de sangre, o masa de sangre. Autor: Babor Año: 2010	Cantidad de alcohol en sangre presente en cada persona examinada.	-	Grado de alcoholemia 1er periodo: 0,25 a 0,5 g/L (Subclínico) 2do periodo: 0,5 a 1,5 g/L (Ebriedad) 3er periodo: 1,5 a 2,5 g/L (Ebriedad absoluta) 4to periodo: 2,5 a 3,5 g/L (Grave alteración de la conciencia) 5to periodo: mayores a 3,5 g/L (Coma)	Ordinal
Actitud	Es un estado de disposición mental y nerviosa, organizado mediante la experiencia, que ejerce un influjo directivo dinámico en la respuesta del individuo a toda clase de objetos y situaciones' Autor: Allport Año: 1935	Predisposición para conducir vehículos de una determinada manera, medida a través de la escala de Likert.	Cognitiva Afectiva Conductual	1. Actitud en extremo desfavorable y negativa: 0 – 30 pts 2. Actitud medianamente desfavorable y negativa: 31 – 60pts 3. Actitud neutra o indecisa: 61 – 90pts 4. Actitud medianamente favorable y positiva: 91 – 120pts 5. Actitud en extremo favorable y positiva: 121 – 150pts	Ordinal

3.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.7.1. Técnica

Para la investigación se **recopiló** información aplicando una técnica de registro documentario para el **grado de** alcoholemia y la técnica de entrevista para la recolección de información de las **actitudes protectoras** de los conductores de la provincia de Abancay.

3.7.2. Descripción de instrumentos

Ficha de registro datos para los grados de alcoholemia

La ficha de registro datos contemplaron información como: la distribución temporal (meses, días, horas del día), distribución espacial (urbano, rural), distribución etérea (adolescentes, adultos, adultos mayores), distribución por sexos (masculino, femenino), y según los tipos de accidentes (Despiste, choque, volcadura, etc).

Encuesta para las actitudes protectoras

Para la recolección de información será la encuesta donde se **evaluó** las dimensiones de la actitud, que **está** conformada 10 preguntas de contexto sociodemográfico y por 18 preguntas distribuidas de actitudes protectoras tanto en dirección positiva como en dirección negativa ordenadas aleatoriamente a fin de no influir en las respuesta de los encuestados, con opciones de respuesta **son** de acuerdo a la escala de Likert de la siguiente manera: siempre (5 pts.), casi siempre (4 pts.), algunas veces (3 pts.), casi nunca (2pts) y nunca (1pts.); los resultados con una mayor puntuación **indican** actitudes más protectoras, por lo que las puntuaciones bajas indican actitudes menos protectoras de acuerdo al cuadro siguiente:

Puntuación	Actitud
0 - 30	Actitud en extremo desfavorable y negativa
31 - 60	Actitud medianamente desfavorable y negativa
61 - 90	Actitud neutra o indecisa
91 - 120	Actitud medianamente favorable y positiva
121 - 150	Actitud en extremo favorable y positiva

3.7.3. Validación

Se validó la encuesta mediante juicio de 5 expertos en áreas afines a la investigación

3.7.4. Confiabilidad

Para la confiabilidad se utilizó el método de Alfa de Cronbach donde se obtiene a partir de la covarianza (Inter correlaciones) entre ítems de una escala, la varianza total de la escala, y el número de reactivos que conforman la escala.

Para dar confiabilidad del instrumento empleado en el presente trabajo se recurrió a la revisión por expertos, conforme al detalle siguiente:

**“ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES
EN LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC, AÑO 2024”**

N.º	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
Variable 1: ALCOHOLEMIA								
	DIMENSIÓN 1: GRADO DE ALCOHOLEMIA	Sí	No	Sí	No	Sí	No	
1	1er periodo: 0,25 a 0,5 g/L (Subclínico)							
2	2do periodo: 0,5 a 1,5 g/L (Ebriedad)							
3	3er periodo: 1,5 a 2,5 g/L (Ebriedad absoluta)							
4	4to periodo: 2,5 a 3,5 g/L (Grave alteración de la conciencia)							
5	5to periodo: mayores a 3,5 g/L (Coma)							
Variable 2: ACTITUD PROTECTORAS								
	DIMENSIÓN 1: COGNITIVA	Sí	No	Sí	No	Sí	No	
6	He conducido después de haber tomado una bebida alcohólica							
7	Hago la revisión y mantenimiento al vehículo/moto que conduzco							
8	Prefiero manejar durante la noche							
9	Al conducir adelanto en curvas							
10	No manejo si estoy cansado							
11	No manejo al estar mal de salud							
	DIMENSIÓN 1: AFECTIVA	Sí	No	Sí	No	Sí	No	
12	Me molesto cuando no me ceden el paso							
13	Manejar me genera estrés							
14	Me amargo con facilidad cuando manejo							
15	Me molestan los conductores que conducen a despacio							
16	Siento que los otros conductores son agresivos conmigo							
17	Manejar a rápido me genera satisfacción							

DIMENSIÓN 1: AFECTIVA		Sí	No	Sí	No	Sí	No
18	Con tal de evadir los tráfico, me salgo del calle hacia la vereda						
19	Leo/envío mensajes de texto mientras manejo						
20	He atravesado la calle con el semáforo en rojo						
21	Al manejar, utilizo el cinturón de seguridad/casco						
22	Al manejar, excedo los límites de velocidad permitidos en carretera						
23	Hablo por celular mientras manejo						

¹**Pertinencia:** el ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** el ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³**Claridad:** se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable []

Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Dr./Mg.

DNI:

Correo electrónico institucional:

Especialidad del validador:

Metodólogo []

Temático []

Estadístico []

.....,de de 2024

Firma del experto informante

3.8. Procesamiento y análisis de datos

La información se obtenida y se **analizó** con el formulario de google Workspace y Excel (Versión 2010) programa Microsoft Office y se **continuó** con una evaluación descriptiva de las variables, las cuales se les **aplicó** medidas de tendencia central (media y mediana), dispersión (desviación estándar y rango), medida de frecuencia (porcentajes) y de posición (percentiles) según la naturaleza de las variables y se **comparó** con resultados de mediante chi cuadrado.

3.9. Aspectos éticos

El presente trabajo se **realizó** tomando en consideración los cuatro principios éticos básicos que son el respeto a las personas y su autonomía, la beneficencia, la no maleficencia y la justicia que guarda relación con la Ley 20120 de los aspectos éticos de la investigación en seres humanos, “Investigación científica en el ser humano, su genoma y prohíbe la clonación humana” (40):

- Principio de autonomía: Previo a la encuesta se **solicitó** a los conductores de vehículos su autorización.
- Principio de justicia: Todos los conductores que **fueron** encuestados con el mayor respeto y sin discriminación o preferencia teniendo las mismas probabilidades de participar siempre y cuando estén dentro de los criterios de inclusión.
- Principio de beneficencia: Se **buscó** aportar conocimiento en la prevención primaria de accidentes de tránsito tomando como partida la alcoholemia y actitudes de los conductores de vehículos y así evitar daños personales y muertes.
- Principio de no maleficencia: Se **mantuvo** la confidencialidad de los conductores que participaron en la investigación en conformidad a ley de confidencialidad.

CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1. Resultados

Los resultados recabados en el presente trabajo para la variable alcoholemia se revisaron la información de 934, 778 y 738 conductores de la Provincia de Abancay participes de un accidente de tránsito y se realizaron la prueba de dosaje etílico respectivamente de los años 2021, 2022 y 2023 en la UNIDDE Sede Abancay (Unidad Desconcentrada de Dosaje Etílico Sede Abancay) de ello se discriminó obteniéndose los conductores en estado etílico.

En cuanto a la variable de actitudes protectores de se aplicó el instrumento cuestionario a 292 conductores de la provincia de Abancay de la provincia de Abancay.

Para la presente investigación se usó de la prueba de independencia de variables mediante el estadístico Chi-cuadrado que es adecuada cuando se tiene las dos variables representadas en categorías, pueden ser nominales y ordinales, siendo este último el caso en esta tesis. El uso de esta prueba se acompaña con las tablas bivariadas para ver la distribución de los datos y notar si existe alguna relación.

No se usó del Coeficiente de Correlación de Spearman ya que se da principalmente cuando los datos son representados numéricamente pero dichos datos no tienen distribución normal. Y este análisis estadístico también aplica se puede utilizar cuando es ordinal, sin embargo, se sugiere cuando existan varias categorías, porque en la fórmula del coeficiente se incluye distancias.

4.1.1. Análisis descriptivo de resultados

Los accidentes de tránsito en la provincia de Abancay producto del consumo de alcohol en el año 2021 fueron de 147 (16.2%) de un total de 908 accidentes, en el año 2022 fueron de 137 (17.4%) de un total de 786 accidentes y en el año 2023 fueron de 137 (17.9%) de un total de 766 accidentes de tránsito, de donde se observa que en promedio el 98% de los conductores fueron varones entre la edad de 18 a 40 años con el 62,3%, que el 24,3% de los accidentes fueron los días domingos seguido los días sábados con el 17,6%, presentándose el 66,0% de los casos durante la noche y mayor incidencia entre las 18 hrs y 23hrs con el 46,0% y en los meses de enero, julio y diciembre con 10,4%, 9,8% y 9,5% respectivamente.

En relación de los resultados de actitud los conductores encuestados el 90,1% son varones entre la edad 18 a 40 años con el 83,4%, son de Abancay y de colegio nacional el 92,8%, el 59,6% solo tiene estudio secundarios, el 48,4% son solteros, el 50,3% tienen ingresos mayores a 2000 soles mensuales, el 41,1% tiene experiencia manejando entre 3 a 5 años, además el 5,8% algunas veces ha conducido después de haber tomado una bebida alcohólica, el 2,7% casi nunca hace la revisión y mantenimiento al vehículo/moto que conduzco, el 31,8% casi siempre prefiere manejar durante la noche, 43,2% algunas veces al conducir adelanto en curvas, 36,0% casi siempre no maneja al estar mal de salud, 41,8% casi siempre me molesto cuando no me ceden el paso, 37,3% algunas veces al manejar me genera estrés, 37,3% algunas veces Me amargo con facilidad cuando manejo, 46,6% algunas veces siento que los otros conductores son agresivos conmigo, 38,7% casi siempre manejar a rápido me genera satisfacción, 39,0% casi siempre con tal de evadir los tráfico, me salgo del calle hacia la vereda, 37,0% algunas veces leo/envío mensajes de texto mientras manejo, 34,2% algunas veces he atravesado la calle con el semáforo en rojo, 38,4% casi siempre al manejar, utilizo el cinturón de seguridad/casco, 52,7% casi nunca al manejar, excedo los límites de velocidad permitidos en carretera, 34,6% casi nunca hablo por celular mientras manejo

4.1.2. Prueba de hipótesis

HIPÓTESIS GENERAL.

H_0 = No existe relación entre del grado de alcoholemia y las actitudes de los conductores.

H_i = Existe relación entre del grado de alcoholemia y las actitudes de los conductores.

Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

Regla de decisión: $p \geq \alpha$ se acepta la hipótesis nula H_0

$p < \alpha$ se rechaza la hipótesis nula H_0

Tabla 1. *Análisis de relación entre grado de alcoholemia y actitudes de los conductores.*

		Actitud				Total	
		Medianamente desfavorable y negativa	Neutra o indecisa	Medianamente favorable y positiva	Extremo favorable y positiva		
Grado de Alcoholemia	Subclínico	n°	2	8	4	0	14
		%	14.3%	57.1%	28.6%	0.0%	100.0%
	Ebriedad	n°	13	78	55	12	158
		%	8.2%	49.4%	34.8%	7.6%	100.0%
	Ebriedad absoluta	n°	4	61	50	5	120
		%	3.3%	50.8%	41.7%	4.2%	100.0%
Total		n°	19	147	109	17	292
		%	6.5%	50.3%	37.3%	5.8%	100.0%

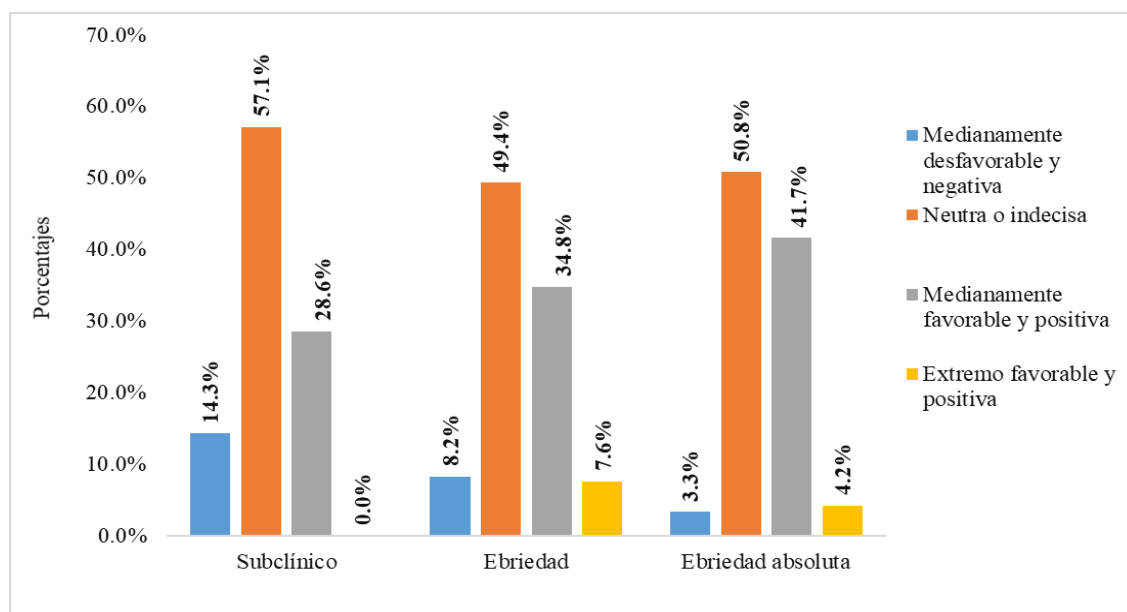
Prueba de independencia de variables: $X^2=7.437$; $p=0.282 > 0.05$

En la tabla 1 y figura 1 se observa que, en los conductores con grado de alcoholemia subclínico, el 57.1% tienen una actitud neutra; en el nivel de ebriedad prevalece la actitud neutra (49.4%), seguido de la actitud medianamente favorable y positiva (34.8%).

En los conductores con grado de ebriedad absoluta, el 50.8% tienen actitud neutra, seguido del 41.7% con actitud medianamente favorable y positiva.

En la prueba de independencia de variables se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 7.437 con valor $p=0.282$; entonces no se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, no existe relación significativa entre del grado de alcoholemia y las actitudes de los conductores.

Figura 1. Distribución de conductores según grado de alcoholemia y actitudes.



HIPÓTESIS ESPECÍFICA 1.

H₀= No se conoce los grados alcoholemia obtenidos en los años 2021, 2022 y 2023

H_i= Se conoce los grados alcoholemia obtenidos en los años 2021, 2022 y 2023

Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

Regla de decisión: $p \geq \alpha$ se acepta la hipótesis nula H₀

$p < \alpha$ se rechaza la hipótesis nula H₀

Tabla 2. Grado de alcoholemia de los conductores durante los años 2021, 2022 y 2023.

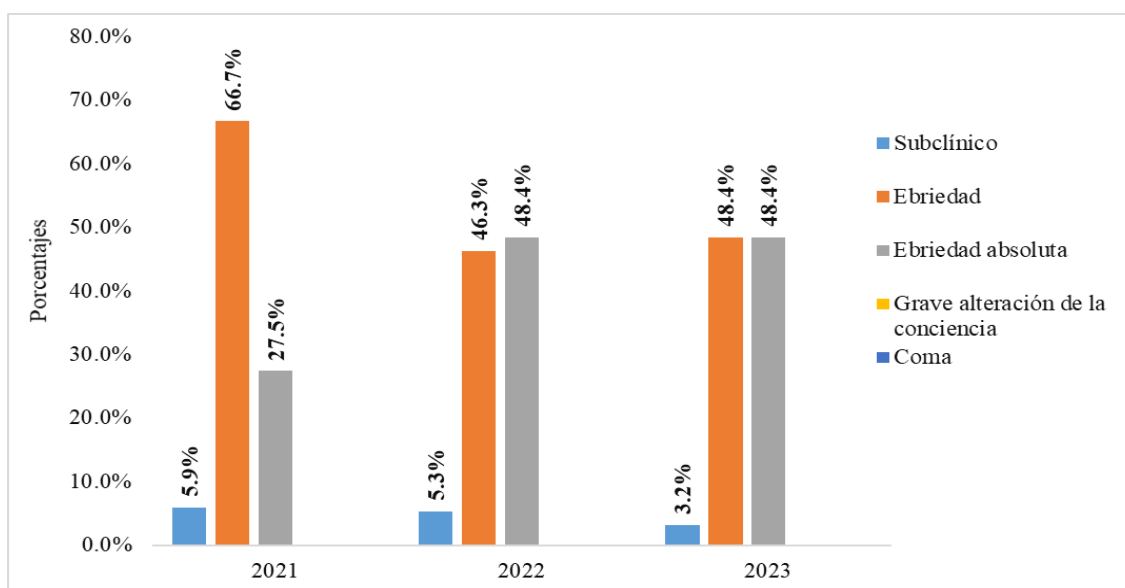
Grado de alcoholemia	Año					
	2021		2022		2023	
	n°	%	n°	%	n°	%
Subclínico	6	5.9%	5	5.3%	3	3.2%
Ebriedad	68	66.7%	44	46.3%	46	48.4%
Ebriedad absoluta	28	27.5%	46	48.4%	46	48.4%
Grave alteración de la conciencia	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Coma	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Total	102	100%	95	100%	95	100%

En la tabla 2 y figura 2 se muestra que, en el año 2021 prevalece la alcoholemia en el grado de ebriedad, esta representa el 66.7% de los conductores de dicho año. En el año 2022, el grado más prevalente es el de ebriedad absoluta con el 48.4%.

Finalmente, en el año 2023 es más frecuente los grados de ebriedad y ebriedad absoluta con el 48.4% cada uno.

En los 3 años evaluados no se encontró casos de conductores con grados de alcoholemia de grave alteración de la conciencia y coma.

Figura 2. *Grado de alcoholemia de los conductores durante los años 2021, 2022 y 2023.*



HIPÓTESIS ESPECÍFICA 2.

H_0 = No existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores

H_i = Existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores

Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

Regla de decisión: $p \geq \alpha$ se acepta la hipótesis nula H_0

$p < \alpha$ se rechaza la hipótesis nula H_0

Tabla 3. *Análisis de relación entre grado de alcoholemia y dimensión cognitiva de los conductores.*

		Cognitiva					Total	
		Extremo desfavorable y negativa	Medianamente desfavorable y negativa	Neutra o indecisa	Medianamente favorable y positiva	Extremo favorable y positiva		
Grado de Alcoholemia	Subclínico	n°	1	3	6	3	1	14
		%	7.1%	21.4%	42.9%	21.4%	7.1%	100.0%
	Ebriedad	n°	5	18	84	42	9	158
		%	3.2%	11.4%	53.2%	26.6%	5.7%	100.0%
	Ebriedad absoluta	n°	2	10	74	30	4	120
		%	1.7%	8.3%	61.7%	25.0%	3.3%	100.0%
Total	n°	8	31	164	75	14	292	
	%	2.7%	10.6%	56.2%	25.7%	4.8%	100.0%	

Prueba de independencia de variables: $X^2=5.813$; $p=0.668 > 0.05$

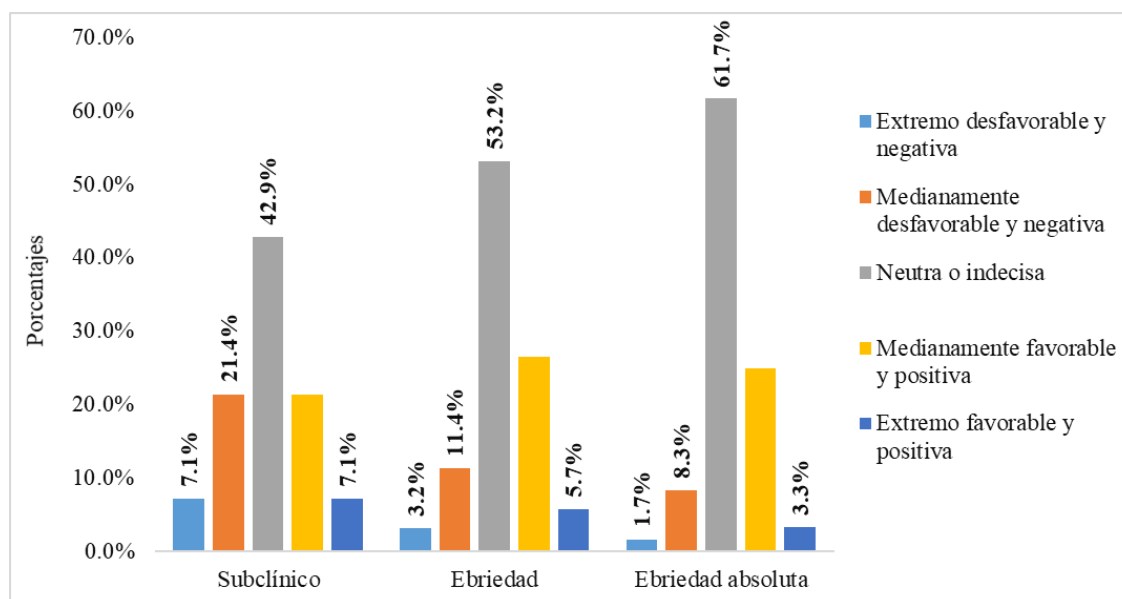
En la tabla 3 y figura 3 se observa que, en los conductores con grado de alcoholemia subclínico, el 42.9% tienen una actitud cognitiva neutra; en el nivel de ebriedad prevalece la actitud cognitiva neutra con el 53.2%.

En los conductores con grado de ebriedad absoluta, el 61.7% tienen actitud cognitiva neutra, seguido del 25.0% con actitud cognitiva medianamente favorable y positiva.

La actitud cognitiva extremo favorable y positiva es mayor en los conductores con grado subclínico (7.1%), de igual forma, la actitud cognitiva extremos desfavorable y negativa con el mismo porcentaje.

En la prueba de independencia de variables se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 5.813 con valor $p=0.668$; entonces no se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, No existe relación significativa de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores.

Figura 3. Distribución de conductores según grado de alcoholemia y dimensión cognitiva.



HIPÓTESIS ESPECÍFICA 3.

H₀= No existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión Afectiva de los conductores

H_i= Existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión Afectiva de los conductores

Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

Regla de decisión: $p \geq \alpha$ se acepta la hipótesis nula H₀

$p < \alpha$ se rechaza la hipótesis nula H₀

Tabla 4. Análisis de relación entre grado de alcoholemia y dimensión afectiva de los conductores.

			Afectiva				Total
			Medianamente desfavorable y negativa	Neutra o indecisa	Medianamente favorable y positiva	Extremo favorable y positiva	
Grado de Alcoholemia	Subclínico	n°	3	6	5	0	14
		%	21.4%	42.9%	35.7%	0.0%	100.0%
	Ebriedad	n°	19	73	50	16	158
		%	12.0%	46.2%	31.6%	10.1%	100.0%
	Ebriedad absoluta	n°	6	57	51	6	120
		%	5.0%	47.5%	42.5%	5.0%	100.0%
Total		n°	28	136	106	22	292
		%	9.6%	46.6%	36.3%	7.5%	100.0%

Prueba de independencia de variables: $X^2=11.430$; $p=0.076 > 0.05$

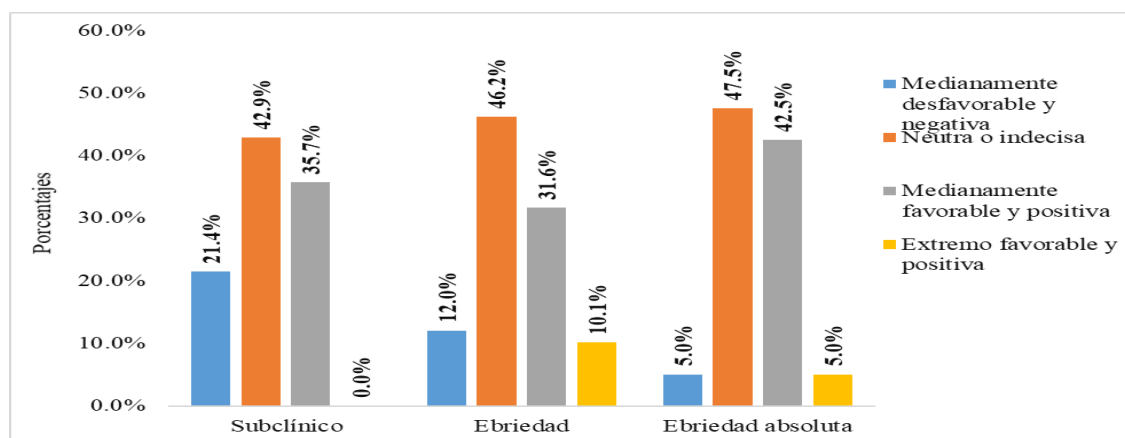
En la tabla 4 y figura 4 se observa que, en los conductores con grado de alcoholemia subclínico, el 42.9% tienen una actitud afectiva neutra; en el nivel de ebriedad prevalece la actitud afectiva neutra con el 46.2%.

En los conductores con grado de ebriedad absoluta, el 47.5% tienen actitud afectiva neutra, seguido del 42.5% con actitud afectiva medianamente favorable y positiva.

La actitud afectiva extremo favorable y positiva es mayor en los conductores con grado de ebriedad (10.1%), en cambio, la actitud afectiva medianamente desfavorable y negativa es más frecuente en los conductores con grado subclínico (21.4%).

En la prueba de independencia de variables se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 11.430 con valor $p=0.076$; entonces no se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, No existe relación significativa de los grados de alcoholemia y la dimensión Afectiva de los conductores.

Figura 4. Distribución de conductores según grado de alcoholemia y dimensión afectiva.



HIPÓTESIS ESPECÍFICA 4.

H_0 = No existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión Conductual de los conductores

H_i = Existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión Conductual de los conductores

Nivel de significancia: $\alpha = 0.05$

Regla de decisión: $p \geq \alpha$ se acepta la hipótesis nula H_0

$p < \alpha$ se rechaza la hipótesis nula H_0

Tabla 5. *Análisis de relación entre grado de alcoholemia y dimensión conductual de los conductores.*

		Conductual					Total	
		Extremo desfavorable y negativa	Medianamente desfavorable y negativa	Neutra o indecisa	Medianamente favorable y positiva	Extremo favorable y positiva		
Grado de Alcoholemia	Subclínico	n°	1	5	6	1	1	14
		%	7.1%	35.7%	42.9%	7.1%	7.1%	100.0%
	Ebriedad	n°	12	38	77	29	2	158
		%	7.6%	24.1%	48.7%	18.4%	1.3%	100.0%
	Ebriedad absoluta	n°	4	37	58	18	3	120
		%	3.3%	30.8%	48.3%	15.0%	2.5%	100.0%
Total	n°	17	80	141	48	6	292	
	%	5.8%	27.4%	48.3%	16.4%	2.1%	100.0%	

Prueba de independencia de variables: $X^2=7.079$; $p=0.528 > 0.05$

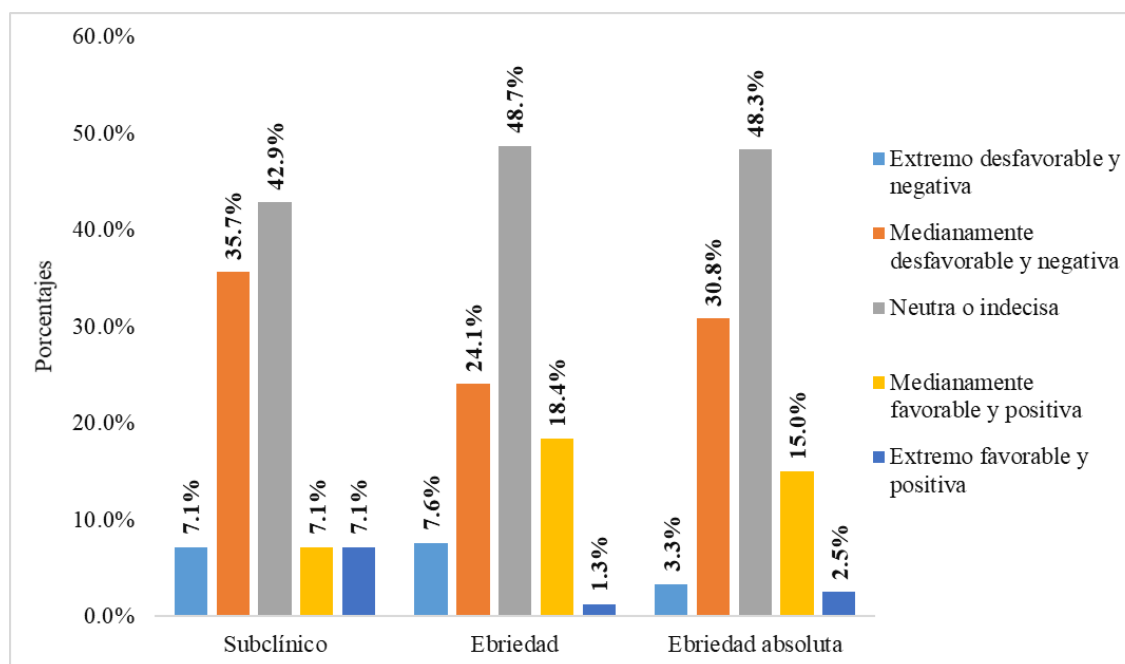
En la tabla 5 y figura 5 se observa que, en los conductores con grado de alcoholemia subclínico, el 42.9% tienen una actitud conductual neutra; en el nivel de ebriedad prevalece la actitud conductual neutra con el 48.7%.

En los conductores con grado de ebriedad absoluta, el 48.3% tienen actitud conductual neutra, seguido del 30.8% con actitud conductual medianamente desfavorable y negativa.

La actitud conductual extremo favorable y positiva es mayor en los conductores con grado subclínico (7.1%), en cambio, la actitud conductual extremo desfavorable y negativa es más frecuente en los conductores con grado de ebriedad (7.6%).

En la prueba de independencia de variables se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 7.079 con valor $p=0.528$; entonces no se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, No existe relación significativa de los grados alcoholemia y la dimensión Conductual de los conductores.

Figura 5. Distribución de conductores según grado de alcoholemia y dimensión conductual.



HIPÓTESIS ESPECÍFICA 5.

H_0 = No existe las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores

H_i = Existe las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores

Nivel de significancia: $\alpha = 0.05 = 5\%$ de margen máximo de error.

Regla de decisión: $p \geq \alpha$ se acepta la hipótesis nula H_0

$p < \alpha$ se rechaza la hipótesis nula H_0

En la tabla 5 y figura 5 se observa la distribución de los conductores según nivel de actitudes, así como de sus 3 dimensiones.

En el caso de la variable actitud, el 50.3% se encuentra en el nivel neutro o indeciso, esta representa el 50.3%, le sigue el nivel medianamente favorable y positiva con el 37.3%; solo el 5.8% se ubica en el nivel extremo favorable y positiva.

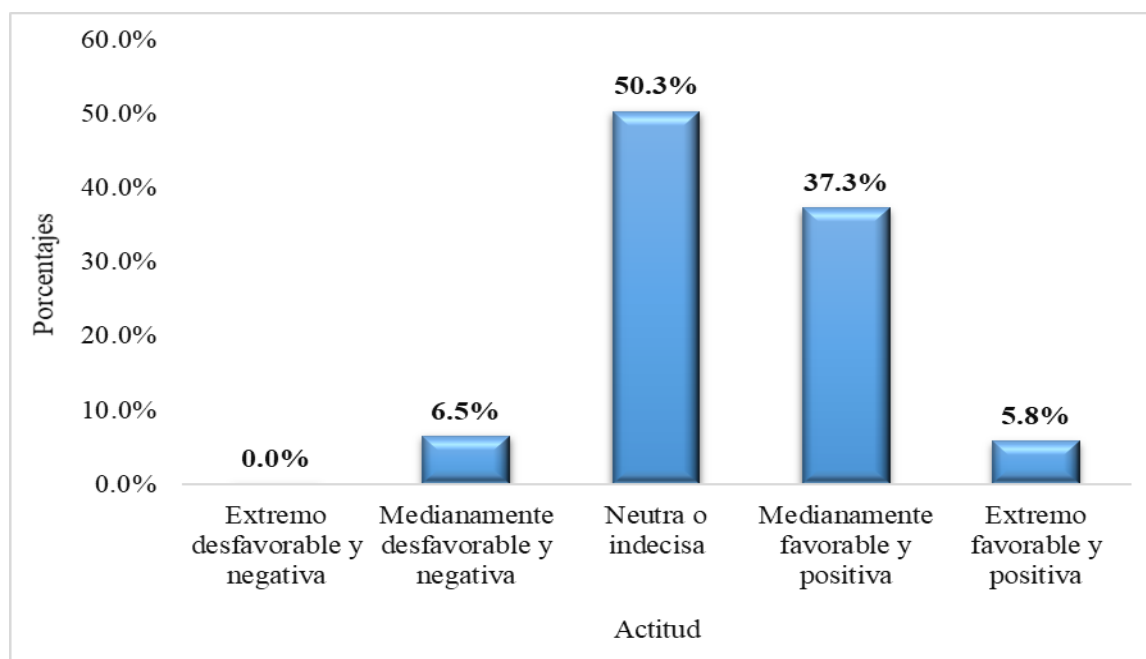
Tabla 6. *Actitudes y sus dimensiones en los conductores.*

		n°	%
<i>Variable</i>			
Actitud	Extremo desfavorable y negativa	0	0.0%
	Medianamente desfavorable y negativa	19	6.5%
	Neutra o indecisa	147	50.3%
	Medianamente favorable y positiva	109	37.3%
	Extremo favorable y positiva	17	5.8%
<i>Dimensiones</i>			
Cognitiva	Extremo desfavorable y negativa	8	2.7%
	Medianamente desfavorable y negativa	31	10.6%
	Neutra o indecisa	164	56.2%
	Medianamente favorable y positiva	75	25.7%
	Extremo favorable y positiva	14	4.8%
Afectiva	Extremo desfavorable y negativa	0	0.0%
	Medianamente desfavorable y negativa	28	9.6%
	Neutra o indecisa	136	46.6%
	Medianamente favorable y positiva	106	36.3%
	Extremo favorable y positiva	22	7.5%
Conductual	Extremo desfavorable y negativa	17	5.8%
	Medianamente desfavorable y negativa	80	27.4%
	Neutra o indecisa	141	48.3%
	Medianamente favorable y positiva	48	16.4%
	Extremo favorable y positiva	6	2.1%

En las 3 dimensiones prevalece el nivel neutro o indeciso con el 56.2% en la dimensión cognitiva; 46.6% en la dimensión afectiva y 48.3% en la dimensión conductual.

El nivel extremo favorable y positivo es mayor en la dimensión afectiva con el 7.5% de los conductores; en cambio, el nivel extremo desfavorable y negativa es mayor en la dimensión conductual con el 5.8% de los conductores.

Figura 6. *Distribución de conductores según nivel de actitud.*



4.1.3. Discusión de resultados

- A partir de los resultados obtenidos, se determinó que no existe relación entre la Alchohemia y actitudes protectoras de los conductores en la provincia de Abancay - Apurímac, Año 2024.
- Los accidentes de tránsito producto del consumo de alcohol entre los años 2021 al 2023 en la provincia de Abancay en promedio es del 17,48% la cual tiene un porcentaje mayor a lo obtenido por Ninantay et al. (2020) (16) en conductores examinados en la UNIDDE-PNP, sede Angamos año 2020 del 7.86% y al de Vera et al. (2019) (22) en el año 2018 – 2019 en la UNIDDEP – Sede Trujillo fue 4,66% y al de Choquehuanca et al. (2010) del perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito (AT) en el Perú en el periodo 2005 -2009 de 9,6%.
 - Con el 66.7%, 46.3% y 48.4% prevalece la alchohemia de los conductores en el grado de ebriedad respectivamente en los años 2021, 2022 y 2023 en la provincia de Abancay, al igual a lo obtenido por Ninantay et al. (2020) (16) en los conductores examinados en la UNIDDE-PNP, sede Angamos año 2020 es del 52.4% y diferente a lo obtenido por Davila et al. (2021) en Chiclayo en el año 2019 es del 33.9%; luego los resultados en la ebriedad absoluta obtenidos en la investigación del 27.5%, 48.4% y 48.4% son semejantes al de Davila et al. (2021) en Chiclayo en el año 2019 con el 53.20% y estos son mayores en comparación de lo obtenido por Ninantay et al. (2020)

- (16) en los conductores examinados en la UNIDDE-PNP, sede Angamos año 2020 es del 34.7%, todo ello ratifica con Moya et al. (2022) (05) donde concluye que el grado de alcoholemia (del mínimo al máximo) tiene relación con los accidentes de tránsito.
- De las dos premisas en relación a al porcentaje de casos entre los conductores de la Provincia de Abancay en relación a otros lugares del Perú existente semejanzas y variaciones del grado de alcoholemia esto porque existen diferentes factores como factores sociales y/o culturales y la gran variedad de licores con alta concentración alcohólica, así como la falta de control en la venta de bebidas alcohólicas lo cual corroboraría lo referido por Del Carpio et al. (2015) (50).
 - En relación de los resultados de actitud los conductores la gran mayoría son varones (83,4%) los cuales son más propensos y se involucran en conductas de riesgo con más frecuente que las mujeres, la población joven adulta 18 a 40 años (83,4%) y aquellos solteros (48,4%) son quienes asumen más riesgos en la carretera en la medida en comportamientos arriesgados en la conducción como algunas veces ha conducido después de haber tomado una bebida alcohólica (5,8%), prefiere casi siempre manejar durante la noche (31,8%), algunas veces al conducir adelanto en curvas 43,2%, algunas veces excedo los límites de velocidad permitidos en carretera(31,8%), 3 casi nunca hablo por celular mientras manejo (4,6%), esto semejante a lo que refirere Castro et (2021) (14) de los conductores mayores a 41 años en el nivel de actitudes protectoras hacia la seguridad vial en conductores de la ciudad colombiana de Villavicencio que tienen mayores responsabilidades de tipo familiar y compromisos económicos, mayor necesidad de salir a trabajar y, por ende, de conducir, por tanto pueden verse obligados a conducir en horas de la noche, con cansancio y aun estando enfermos los niveles y son resultados mayores a los obtenidos por Tosi et (2019) (6) en la investigación de conductas y actitudes relacionadas con la conducción Córdoba, Argentina.
 - En las 3 dimensiones prevalece el nivel neutro o indeciso con el 56.2% en la dimensión cognitiva; 46.6% en la dimensión afectiva y 48.3% en la dimensión conductual, donde podría referirse que los conductores en la provincia de Abancay presenta una falta de compromiso o claridad en cuanto a la importancia y la adopción de actitudes protectores seguros en la conducción. Esto podría manifestarse en una falta de opinión definida o una tendencia a no tomar medidas concretas para mejorar la seguridad vial sin embargo son más alentadoras a lo obtenido en por Tosi et at(2019)

(6) en el que obtuvo los resultados mostraron relaciones bajas a moderadas y significativas entre ambas variables.

- La actitud cognitiva en la conducción definen el control de la trayectoria y monitorización de obstáculos de las vías recayendo en el campo atencional visual primario, las cuales son afectadas por otras tareas competidoras que demandarán atención visual de los recursos asignados a la tarea primaria entre las que destacan atender mensajes de textos, hacer llamadas, conducir después de haber tomado una bebida alcohólica, preferir manejar durante la noche o al conducir adelante en curvas interfieren con la trayectoria y monitorización de los obstáculos
- Las habilidades afectivas de los conductores establecen las actitudes que se derivan del sistema motivacional y el socioemocional, dichas emociones como me molesto cuando no me ceden el paso, manejar me genera estrés, me amargo con facilidad cuando manejo, me molestan los conductores que conducen a despacio, siento que los otros conductores son agresivos conmigo o manejar a rápido me genera satisfacción, son anteriores al razonamiento y, por ende, afectan al procesamiento, las actitudes y la ejecución. Un mejor conocimiento de las propias emociones supone un mayor uso de las habilidades y estrategias cognitivas, lo que conlleva un mejor autocontrol de las conductas y de los impulsos.
- La dimensión conductual es tener una buena actitud al volante es preciso estar concentrados, mostrar tolerancia hacia los demás conductores, conducir de una forma suave y no cometer infracciones que puedan poner en peligro tu vida o la de los demás
- A nivel cognitivo, las emociones neutras son procesadas con un bajo nivel de control y predicción, puesto que normalmente los desencadenantes de este tipo de emociones suelen aparecer de manera abrupta o con bastante rapidez, por lo que la persona debe procesar cognitivamente y afrontar esa situación de forma urgente

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

Primera: No existe relación significativa entre del grado de alcoholemia y las actitudes de los conductores.

Segunda: En el año 2021 prevalece la alcoholemia en el grado de ebriedad, esta representa el 66.7% de los conductores de dicho año, en el año 2022, el grado más prevalente es el de ebriedad absoluta con el 48.4% y en el año 2023 es más frecuente los grados de ebriedad y ebriedad absoluta con el 48.4% cada uno.

Tercera: No existe relación significativa de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores.

Cuarta: No existe relación significativa de los grados de alcoholemia y la dimensión afectiva de los conductores.

Quinta: No existe relación significativa de los grados alcoholemia y la dimensión conductual de los conductores.

Sexta: En el caso de la variable actitud, el 50.3% se encuentra en el nivel neutro o indeciso, esta representa el 50.3%, le sigue el nivel medianamente favorable y positiva con el 37.3%; solo el 5.8% se ubica en el nivel extremo favorable y positiva.

Séptima: En las 3 dimensiones de la actitud prevalece el nivel neutro o indeciso con el 56.2% en la dimensión cognitiva; 46.6% en la dimensión afectiva y 48.3% en la dimensión conductual.

Octava: El nivel extremo favorable y positivo es mayor en la dimensión afectiva con el 7.5% de los conductores; en cambio, el nivel extremo desfavorable y negativa es mayor en la dimensión conductual con el 5.8% de los conductores.

Novena: En cuanto a la no existencia de relación estadísticamente significativa, esta se entiende como que la actitud de los conductores es independiente del grado de alcoholemia que este pueda tener; es decir, su actitud positiva o negativa no se ve relacionado con cuanto alcohol haya consumido; en el contexto real y revisando la problemática, esto tiene coherencia porque en Lima y otras ciudades vemos que muchos conductores a pesar de estar sobrios tienen actitudes negativas al momento de conducir, manejan de forma imprudente, no respetan señales, no respetan al peatón, etc.

Decimo: En varios conductores seguramente el hecho de estar con alcohol minimiza su actitud protectora, sin embargo, el estudio indica que no es tan marcada dicha relación; por ello no hay relación estadística significativa.

5.2. Recomendaciones

Más allá de que no exista relación entre los **grados de** alcoholemia y actitudes protectoras en conductores de la provincia de Abancay, se puede tomar cada variable de manera independiente, debido a la escasa cantidad de investigaciones a nivel nacional enfocadas en el tema y la urgencia que demanda su abordaje por ser un problema de salud pública, por lo que este estudio brinda información de utilidad en materia de seguridad vial esperando que contribuya al diseño de programas de promoción y prevención con especial atención en las actitudes.

En relación a los accidentes de tránsito por alcoholemia, la Policía nacional del Perú, debe intensificar operativos de alcoholemia estratégicamente de manera coordinada a nivel de toda la provincia los fines de semana en el horario de 18hrs a 23hrs y aumentar la frecuencia de los operativos en los meses de enero, julio y diciembre.

Las autoridades en tránsito en la provincia de Abancay deben invertir mayor esfuerzo para concientizar a la población en general sobre las actitudes protectoras en la conducción de vehículos en sus dimensiones cognitivas, emocionales y conductuales a fin de tener un compromiso y claridad en cuanto a la importancia y la adopción de actitudes protectoras seguras en la conducción con lo que se fortalecería una postura definida a tomar medidas concretas para mejorar la seguridad vial y reducir los accidentes de tránsito.

Las autoridades en tránsito en la provincia de Abancay en relación a la actitud de manera aleatoria debería someterlos los conductores varones entre la edad 18 a 40 años que hayan infringido al reglamento de tránsito a una evaluación de actitud en sus dimensiones cognitivas, emocionales y conductuales y dependiendo a ello pasar a concientizar a fin de afianzar sus actitudes a un extremo favorable y positiva

En los colegios estatales de la provincia de Abancay se debería incluir en la curricular la seguridad vial basadas en la actitudes protectoras incidiendo en el consumo de alcohol, velocidad, manejo durante la noche, adelantar curvas, manejar al estar mal de salud o el de infringir las normas de tránsito así cuando lleguen a conducir tengan sus actitudes a un extremo favorable y positiva.

En general respecto a las actitudes protectoras, la escala presentada en esta investigación muestra resultados que podrían ayudar a identificar o confirmar factores de riesgo y de protección con relación a la accidentalidad vial que podrían incluirse a los cursos de capacitación, a los programas de prevención, a la evaluación y al entrenamiento de conductores y a los nuevos conductores para así fortalecer aspectos específicos que caractericen a los conductores y conductas con mayores y menores actitudes protectoras en la movilidad vial.

Se sugiere que se realice una evaluación de las actitudes protectoras y un perfil alcohólico de los conductores para futuras investigaciones a nivel de provincias, departamentos y a nivel nacional a fin de tener más información y se puedan adoptar medidas preventivas.

REFERENCIAS

1. Who.int. [citado el 4 de noviembre de 2023]. Disponible en: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true
2. Ago 4. Hoja informativa: beber y conducir [Internet]. Paho.org. [citado el 4 de noviembre de 2023]. Disponible en: <https://www.paho.org/es/documentos/hoja-informativa-beber-conducir>
3. Celleri M, Brunelli M, Cesan M, De Lellis M. Políticas públicas para la reducción de accidentes de tránsito por el consumo de alcohol en la Argentina. Interdisciplinaria. Revista de Psicología y Ciencias Afines [Internet]. 17 de junio de 2021 [consultado el 12 de febrero de 2023];38(3). Disponible en: <https://doi.org/10.16888/interd.2021.38.3.16>
4. Conde K, Peltzer RI, Gimenez PV, Salomón T, Suarez G, Monteiro M, et al. Road traffic injury risk from alcohol and cannabis use among emergency department patients in Argentina. Rev Panam Salud Publica [Internet]. 2022 [citado el 17 de noviembre de 2023];46:1. Disponible en: <https://www.scielosp.org/article/rpsp/2022.v46/e1116/>
5. Moya M. Grado de Alcoholemia como factor interviniente en accidentes de tránsito vehicular motorizado. Universidad María Auxiliadora – Lima - Perú; 2022

6. Tosi, J., Trógolo, M., & Ledesma, R. D. (2019). Actitudes y conductas de riesgo en la conducción. *Psicología para américa latina* www.psicolatina.org, 31, 39–52.
http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-350X2019000100005
7. Repetto M. *Toxicología avanzada*. 3a ed. España: Ediciones Dias Santos; 1995. p. 425-475.
8. Morán I, Martínez J, Marruecos L, Nogué S. *Toxicología Clínica*. 1ra edición. Ediciones Difusión Jurídica y Temas de Actualidad S.A. Magallanes – Madrid – España 2011. 457
9. Babor, et al T. *El alcohol; un producto de consumo no ordinario*. 2.a ed. Washington D.C.; 2010. (pag 19)
10. Wells-Parker E, Bangert-Drowns R, McMillen R, Williams M. Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction*. 1995; 90(7):907-26.
11. Ruiz, A. (2010). Niveles de alcohol en sangre y riesgo de accidentalidad vial: revisión sistemática de la literatura.
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-74502010000500018
12. Peek-Asa C. The effect of random alcohol screening in reducing motor vehicle crash injuries. *Am J Prev Med*. 1999; 16(1Suppl): 57-67.
13. Rodríguez, J. (2010). *Medidas de prevención primaria para controlar lesiones y muertes en peatones y fomentar la seguridad vial*. Instituto nacional de Salud de México - Cuernavaca, México.
14. Sánchez F. Actitudes frente al riesgo vial. *Interv Psicosoc* [Internet]. 2008 [citado el 22 de octubre de 2023];17(1):45–59. Disponible en: https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-05592008000100005

15. Casanova, Leticia; Borges, Guilherme; Mondragón, Liliana; Medina, Ma. Elena; Cherpitel, Cheryl “El alcohol como factor de riesgo en accidentes vehiculares y peatonales Salud Mental”, vol. 24, núm. 5, octubre, 2001, pp. 3-11 Instituto Nacional de Psiquiatría Ramón de la Fuente Muñiz Distrito Federal, México
16. Ninantay, J. (2022). “Nivel de alcohol en sangre y accidentes de tránsito en conductores unidde-pnp – sede angamos 2020”. facultad de ciencias de la salud escuela académico profesional de tecnología médica.Universidad Norbeth Winner. Lima - Perú
17. Moncaleano, 2019.” Percepción de riesgo y conducción bajo los efectos del alcohol y la marihuana en estudiantes universitarios en un estudio multicéntrico: COLOMBIA“.University of Toronto. Toronto, Canadá.
18. Davila, P., Sampen, A.,2021.” Relación de muertes por accidentes de tránsito y alcoholemia, reportados en la Morgue de Chiclayo, 2019. FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS FARMACÉUTICAS Y BIOQUÍMICA.Universidad Roosevelt.Huancayo-Peru
19. Choquehuanca-Vilca V, Cárdenas-García F, Collazos-Carhuay J, Mendoza-Valladolid W. Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en el Perú, 2005-2009. Rev Peru Med Exp Salud Pública [Internet]. 2010 [citado el 17 de noviembre de 2023];27(2):162–9. Disponible en: http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342010000200002
20. Concha C. Niveles de alcohol en sangre y su relación con los accidentes de tránsito producidos en la Región Loreto – 2019 (Químico Farmacéutico). Universidad Nacional de la Amazonia Peruana; 2020
21. Llazo M. Determinación de alcoholemia según sexo y grupo etario en muestras procesadas en la Unidad Desconcentrada de dosaje etílico –sede Trujillo, abril2018 –marzo 2019 (Químico Farmacéutico). Universidad Nacional de Trujillo; 2019.

<https://www.studocu.com/pe/document/universidad-nacional-detrujillo/quimica/llapo-chavez-melissa-fiorella/39038767>

22. Vera M. Relacion entre tipos de accidentes de tránsito y alcoholemia en la Unidad Desconcentrada de dosaje etílico –sede Trujillo, abril2018 – marzo 2019 (Químico Farmacéutico). Universidad Nacional de Trujillo; 2019.
23. Repetto M. "Toxicología del Alcohol Etílico". "Toxicología Avanzada" Tercera edición. Madrid. Editorial Díaz de Santos. 1997;425 - 475
24. Routh JI, Eyman DP, Burton DJ. "Compendio esencial de química general orgánica y bioquímica". Editorial Reverté. 2ª edición. 1984; 427-467.
25. Autino JC, Romanelli G, Ruiz DN." Introducción a la Química Orgánica". Universidad Nacional de La Plata – Editorial de la Universidad de La Plata. 1ra edición. 2013;185
26. Martín J. farmacología y toxicología del alcohol etílico, o etanol. An Real Acad Med Cir Vall 2014; 51:242-248
27. Mencias E. Manual de Toxicología Básica. Madrid: Diaz de Santos; 2000, pag. 345- 346
28. Katzung B, Masters S, Trevor A. Farmacología Básica y clínica. 3rd ed. S.A A, editor. México: Apolo S.A; 2013.
29. Leon K. Bases neurobiologicas de la adicción al alcohol. 4th ed. Finlay R, editor. Mexico: Rev Finlay; 2014.
30. Seijas D. Adicciones y depresión en la salud del hombre. 1st ed. Condes RMCL, editor. México: Revista Médica Clínica Las Condes; 2014.
31. Lopez M. Accidentes de tráfico, problemática e investigación. Madrid. Edición Derecho Judicial. Madrid, 1971. p.
32. Carreras, J. (Ed.). (2015). Aspectos Criminológicos en Materia de Seguridad Vial. España: Editorial Criminología y Justicia.
33. Ley No 29439 - modificación del art. 274o. Lima: El Peruano; 2009.

34. Policía Nacional del Perú. Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito. Aprobado con D.S. No 016-2009-MTC del 21 de Abril de 2009. Peru;2009.
35. Barreto F. La implementación de medidas policiales para contrarrestar los accidentes de tránsito mortales asociados al consumo de alcohol en Lima Metropolitana en el periodo 2014 (Magister en Ciencia Política y Gobierno). Pontificia Universidad Católica del Perú; 2016.
36. Policía Nacional del Perú. Manual de Normas y Procedimientos para la Intervención e Investigación de Accidentes de Tránsito. Aprobado con RD No 044-021.CG.PNP/EMG del 09MAR2021.Peru; 2021
37. Babor, et al T. El alcohol; un producto de consumo no ordinario. 2.a ed. Washington D.C.; 2010. (pag 19)
38. Malaga H., “Medidas y estrategias para la prevención y control de los accidentes de tránsito: experiencia peruana por niveles de prevención”. Rev Peru Med Exp Salud Pública. 2010; 27(2): 231-36.
39. Glizer I.,”Prevención de accidentes y lesiones: Conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo”. ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD Oficina Sanitaria Panamericana, Oficina Regional de la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD.1993 (pag.276, 280,281)
40. Ley 20120 - SOBRE LA INVESTIGACION CIENTIFICA EN EL SER HUMANO, SU GENOMA, Y PROHIBE LA CLONACION HUMANA
41. Tamaño de la muestra. Qué es y cómo calcularla [Internet]. Questionpro.com. [citado el 12 de marzo de 2023]. Disponible en:
<https://www.questionpro.com/es/tama%C3%B1o-de-la-muestra.html>

42. Sánchez F. Actitudes frente al riesgo vial. *Interv Psicosoc* [Internet]. 2008 [citado el 22 de octubre de 2023];17(1):45–59. Disponible en: https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-05592008000100005
43. Castro Molinares SP, Ruiz Pérez JI. Actitudes protectoras relacionadas con la seguridad vial en conductores de Villavicencio (Colombia). *Diversitas* [Internet]. 2021 [citado el 22 de octubre de 2023];17(2):4–19. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1794-99982021000200002&script=sci_abstract&tlng=es
44. Soto C, Sumac MNK. Actitudes hacia el consumo de alcohol y su relación con la escala de valores en estudiantes de primero, tercero y quinto de secundaria de instituciones educativas nacionales del distrito de El Agustino. Universidad Nacional Mayor de San Marcos; 2019.
45. Ministerio de Salud. Boletín Epidemiológico del Perú. Lima: Red Nacional de Epidemiología - Renace; 2022 p. 1968-1969.
46. Sánchez F. Actitudes frente al riesgo vial. *Interv Psicosoc* [Internet]. 2008 [citado el 5 de noviembre de 2023];17(1):45–59. Disponible en: https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-05592008000100005
47. Paho.org. [citado el 2 de febrero de 2024]. Disponible en: <https://www1.paho.org/hq/dmdocuments/alcohol-politicas-2012.pdf>
48. Psicología EAP. FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES [Internet]. Edu.pe. [citado el 2 de febrero de 2024]. Disponible en: <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/8601/Torres%20Huanca%20Lourdes.pdf?sequence=1>

49. Edu.pe. [citado el 2 de febrero de 2024]. Disponible en: https://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13053/6000/T061_44342526_S.pdf?sequence=1&isAllowed=y

50. de Posgrado, E. (s/f). PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. Edu.pe. Recuperado el 20 de abril de 2024, de https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/6518/DEL_CARPIO_LEON_FREDY_ARISTO_CAPACIDAD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

51. el Derecho LP•. PP. Tabla de alcoholemia [Ley 27753] [Internet]. LP. LP Derecho; 2021 [citado el 02 de febrero de 2024]. Disponible en: <https://lpderecho.pe/tabla-alcoholemia-ley-27753/>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA							
Título: "ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURÍMAC, AÑO 2024"							
Autor: JEFFERSON AVILA SEQUEIROS							
Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables e indicadores				
<p>Problema General:</p> <p>¿Cual es la relación del grado de alcoholemia y las actitudes protectoras de los conductores de la provincia de Abancay-Apurímac, 2024?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <p>1) ¿Cuáles son los grados alcoholemia obtenidos en la Unidad Desconcentrada de Dosaje Etílico Sede Abancay en los años 2021, 2022 a 2023?</p> <p>2) ¿Cuáles es la relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores de la provincia de Abancay en el año 2024?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Determinar la relación del grado de alcoholemia y las actitudes protectoras de los conductores.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>1) Conocer los grados alcoholemia obtenidos en los años 2021, 2022 y 2023</p> <p>2) Determinar la relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores</p>	<p>Hipótesis general:</p> <p>Hi= Existe relación entre del grado de alcoholemia y las actitudes de los conductores.</p> <p>H0= No existe relación entre del grado de alcoholemia y las actitudes de los conductores.</p> <p>Hipótesis específicas</p> <p>1) Hi= Se conoce los grados alcoholemia obtenidos en los años 2021, 2022 y 2023</p> <p>H0= No se conoce los grados alcoholemia obtenidos en los años 2021, 2022 y 2023</p> <p>2) Hi= Existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores</p> <p>H0= No existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión cognitiva de los conductores</p>	Variable 1: Alcoholemia				
			Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición	Niveles o rangos
			-	Grado de alcoholemia 1er periodo: 0,25 a 0,5 g/L (Subclínico) 2do periodo: 0,5 a 1,5 g/L (Ebriedad) 3er periodo: 1,5 a 2,5 g/L (Ebriedad absoluta) 4to periodo: 2,5 a 3,5 g/L (Grave alteración de la conciencia) 5to periodo: mayores a 3,5 g/L (Coma).	Está constituida por 5 ítems con respuestas.	Ordinal	✓ Subclínico: 0,25 a 0,5 g/L ✓ Ebriedad: >0,5 a 1,5 g/L ✓ Ebriedad absoluta: >1,5 a 2,5 g/L ✓ Grave alteración de la conciencia: >2,5 a 3,5 g/L ✓ Coma: >3,5 g/L a más
			Variable 1: Actitud				
Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición	Niveles o rangos			
Cognitiva Afectiva Conductual	Actitud en extremo desfavorable y negativa: 0 – 30 pts Actitud medianamente desfavorable y negativa: 31 – 60pts Actitud neutra o indecisa: 61 – 90pts Actitud medianamente favorable y positiva: 91 – 120pts Actitud en extremo favorable y positiva: 121 – 150pts	conformada 10 pregunta de contexto sociodemográfico y por 18 preguntas distribuidas de actitudes protectoras	Ordinal	Actitud en extremo desfavorable y negativa: 0 – 30 pts Actitud medianamente desfavorable y negativa: 31 – 60pts Actitud neutra o indecisa: 61 – 90pts Actitud medianamente favorable y positiva: 91 – 120pts Actitud en extremo favorable y positiva: 121 – 150pts			

<p>3) ¿Cuáles es la relación de los grados alcoholemia y la dimensión Afectiva de los conductores de la provincia de Abancay en el año 2024?</p> <p>4) ¿Cuáles es la relación de los grados alcoholemia y la dimensión Conductual de los conductores de la provincia de Abancay en el año 2024?</p> <p>5) ¿Cuáles son las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores de la provincia de Abancay - Apurímac?</p>	<p>3) Determinar la relación de los grados alcoholemia y la dimensión Afectiva de los conductores</p> <p>4) Determinar la relación de los grados alcoholemia y la dimensión Conductual de los conductores</p> <p>5) Conocer las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores.</p>	<p>3) Hi= Existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión Afectiva de los conductores</p> <p>H0= No existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión Afectiva de los conductores</p> <p>4) Hi= Existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión Conductual de los conductores</p> <p>H0= No existe relación de los grados alcoholemia y la dimensión Conductual de los conductores</p> <p>5) Hi= Existe las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores</p> <p>H0 = No existe las actitudes asumidas respecto al alcohol por conductores</p>	
<p>Tipo y diseño de investigación</p>	<p>Población y muestra</p>	<p>Técnicas e instrumentos</p>	<p>Estadística a utilizar</p>
<p>Tipo: Práctica</p> <p>Alcance: Esta investigación será beneficiosa en la medida que ayudara a encontrar soluciones al problema planteado el cual va plantear programas y planes de capacitación y se propondrá un aumento de operativos de</p>	<p>Población: Constituida por 1200 conductores de vehículos público y privados de la provincia de Abancay.</p>	<p>Variable 1: <u>Alcoholemia</u></p> <p>Técnicas: Registro documentario</p> <p>Instrumentos: <u>Ficha de registro datos</u></p> <p>Autor: Avila</p> <p>Año: 2024</p> <p>Monitoreo: Abancay – Abancay – Apurímac 2024</p> <p>Ámbito de Aplicación: Abancay – Abancay – Apurímac</p> <p>Forma de Administración: Anónima.</p>	<p>CUANTITATIVA:</p> <p>Se realizará la recolección de datos, y procesamiento, se continuará con un evaluación descriptivo de las variables, las cuales se les aplicara medidas de tendencia central (media y mediana), dispersión (desviación estándar y rango), medida de frecuencia (porcentajes) y de posición (percentiles) según la naturaleza de las variables.</p>

<p>alcoholemia en días que existen un aumento del consumo de alcohol para prevenir accidentes de tránsito por el consumo de alcohol y con ello salvaguardar la vida de la población.</p> <p>Diseño: No experimental</p> <p>Método: Instrumento</p>	<p>Tipo de muestreo: Constituida por un muestreo probabilístico aleatorio simple</p> <p>Tamaño de muestra: variable 1: Todos los conductores que tuvieron un accidente de tránsito y pasaron la alcoholemia con resultado positivo en el año 2021, 2022 y 2023 variable 2: 292 conductores</p>	<p>Variable 2: <u>Actitud</u></p> <p>Técnicas: <u>Entrevista</u></p> <p>Instrumentos: <u>Encuesta</u></p> <p>Autor: Avila Año: 2024 Monitoreo: Abancay – Abancay – Apurímac 2024 Ámbito de Aplicación: Abancay – Abancay – Apurímac Forma de Administración: Personal y anónima.</p>	<p>INFERENCIAL:</p> <p>✓ Comprobación de hipótesis.</p>
--	--	---	--

Anexo 2: Instrumentos

Ficha de recolección de datos: Variable 1

FICHA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Número de ficha:

Fecha del caso:

Lugar y Sector: _____

Datos del (a) conductor (a) examinado (a):

Nombres y Apellidos: _____

Documento de identidad: _____

Carnet de extranjería: _____

Sexo: Mujer Varón

Nacionalidad: _____

Edad: _____

Tipo de vehículo que conduce:

Particular

Público

Motocicleta lineal

Trimoto de pasajeros

Bicicleta

Otros (especificar)

Tipo de accidente de tránsito:

Accidente de tránsito simple, especificar (_____)

Accidente de tránsito múltiple, especificar (_____)

Accidente de tránsito mixto, especificar (_____)

Accidente de tránsito especial, especificar (_____)

Fecha y hora de infracción: _____

Extracción de muestra: Sangre Orina

Fecha y hora de extracción: _____

Resultado:

Cualitativo: NEGATIVO POSITIVO OTROS

Cuantitativo: En números: _____

En letras: _____

Período que corresponde según la tabla de alcoholemia

- 1er Período: Subclínico (0,1 a 0,5 g/L)
- 2do Período: Ebriedad (0,5 a 1,5 g/L)
- 3er Período: Ebriedad absoluta (1.5 a 2.5 g/L)
- 4to Período: Grave alteración de la conciencia (2.5 a 3.5 g/L)
- 5to Período: Coma (mayor de 3,5 g/L)

Encuesta: Variable 2



**ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN
LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC, AÑO 2024
CUESTIONARIO**

PRESENTACIÓN:

Buenos días, soy el alumno AVILA SEQUEIROS JEFFERSON, de la escuela de Post grado de la maestría en salud pública – universidad privada Norbert Wiener, me encuentro realizando un estudio de investigación que tiene por objetivo determinar la relación del grado de alcoholemia y las actitudes protectores de los conductores de la provincia de Abancay, Año2024, para lo cual usted ha sido seleccionada (o) como parte de la muestra para esta investigación, que es muy importante, le agradeceré responder las siguientes preguntas.

El cuestionario se realizará con fines de investigación, la procedencia de la información se mantendrá en estricta en anónimo.

RECOMENDACIONES:

- Lea con atención la pregunta antes de responder, donde encontrará una serie de enunciados acerca de su trabajo y de sus sentimientos en él.
- Tiene que saber que no existen respuestas mejores o peores.
- Los resultados de este cuestionario son estrictamente confidenciales y en ningún caso accesible a otras personas.
- Su objeto es contribuir al conocimiento para prevenir los accidentes de tránsito mediante prevención primaria.
- Marque con un aspa (x), en el paréntesis respectivo, a cada una de las frases, la respuesta que usted crea conveniente expresando la frecuencia con quien tiene ese sentimiento.
- Consulte a la investigadora si presenta alguna duda en las preguntas.
- Responda todas las preguntas.

-
- a) Sexo: M () F ()
- b) Edad: 16 a 17 () 18 a 40 () 41 a 64 () 65 a más ()
- c) Lugar de nacimiento: Abancay () Otro (indicar) _____
- d) Colegio donde estudio: Particular () Nacional ()
- e) Nivel de estudios: Primaria () Secundaria () Universitario ()
- f) Estado civil: Casado () Conviviente () Divorciado () Soltero ()
- g) Ingreso familiar mensual: < de S/.1000 () De S/.1000 a S/.2000 () >a S/.2000 ()
- h) ¿Cuántos años conduce un vehículo? 1 a 2 años () 3 a 5 años () + de 6 años ()
- i) ¿Qué tipo de vehículo conduce?
Automóvil () Camioneta () Volvo/ camión () Moto lineal ()
- j) ¿Cuántas horas al día conduce?
2 a 6 hrs () 7 a 11 hrs () 12 a 16 hrs () 17 a 24 ()

		Siempre	Casi siempre	Algunas veces	Casi nunca	Nunca
1	He conducido después de haber tomado una bebida alcohólica					
2	Hago la revisión y mantenimiento al vehículo/moto que conduzco					
3	Me molesto cuando no me ceden el paso					
4	Con tal de evadir los tráfico, me salgo del calle hacia la vereda					
5	Prefiero manejar durante la noche					
6	Al conducir adelanto en curvas					
7	Manejar me genera estrés					
8	Me amargo con facilidad cuando manejo					
9	Leo/envío mensajes de texto mientras manejo					
10	Me molestan los conductores que conducen a despacio					
11	He atravesado la calle con el semáforo en rojo					
12	Siento que los otros conductores son agresivos conmigo					
13	No manejo si estoy cansado					
14	Manejar a rápido me genera satisfacción					
15	Al manejar, utilizo el cinturón de seguridad/casco					
16	No manejo al estar mal de salud					
17	Al manejar, excedo los límites de velocidad permitidos en carretera					
18	Hablo por celular mientras manejo					

Anexo 3: Validez del instrumento

“ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC, AÑO 2024”

N.º	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
Variable 1: ALCOHOLEMIA								
DIMENSIÓN 1: GRADO DE ALCOHOLEMIA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
1	1er periodo: 0,25 a 0,5 g/L (Subclínico)	x		x		x		Ninguna
2	2do periodo: 0,5 a 1,5 g/L (Ebriedad)	x		x		x		Ninguna
3	3er periodo: 1,5 a 2,5 g/L (Ebriedad absoluta)	x		x		x		Ninguna
4	4to periodo: 2,5 a 3,5 g/L (Grave alteración de la conciencia)	x		x		x		Ninguna
5	5to periodo: mayores a 3,5 g/L (Coma)	x		x		x		Ninguna
Variable 2: ACTITUD PROTECTORAS								
DIMENSIÓN 1: COGNITIVA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
6	He conducido después de haber tomado una bebida alcohólica	x		x		x		Ninguna
7	Hago la revisión y mantenimiento al vehículo/moto que conduzco	x		x		x		Ninguna
8	Prefiero manejar durante la noche	x		x		x		Ninguna
9	Al conducir adelanto en curvas	x		x		x		Ninguna
10	No manejo si estoy cansado	x		x		x		Ninguna
11	No manejo al estar mal de salud	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 2: AFECTIVA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
12	Me molesto cuando no me ceden el paso	x		x		x		Ninguna
13	Manejar me genera estrés	x		x		x		Ninguna

14	Me amargo con facilidad cuando manejo	x		x		x		Ninguna
15	Me molestan los conductores que conducen a despacio	x		x		x		Ninguna
16	Siento que los otros conductores son agresivos conmigo	x		x		x		Ninguna
17	Manejar a rápido me genera satisfacción	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 3: CONDUCTUAL		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
18	Con tal de evadir los tráfico, me salgo de la calle hacia la vereda	x		x		x		Ninguna
19	Leo/envío mensajes de texto mientras manejo	x		x		x		Ninguna
20	He atravesado la calle con el semáforo en rojo	x		x		x		Ninguna
21	Al manejar, utilizo el cinturón de seguridad/casco	x		x		x		Ninguna
22	Al manejar, excedo los límites de velocidad permitidos en carretera	x		x		x		Ninguna
23	Hablo por celular mientras manejo	x		x		x		Ninguna

¹Pertinencia: el ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: el ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³Claridad: se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Claro y suficiente, entendible

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable [x]

Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Mg. Aydee ESPINOZA PALOMINO

DNI: 31009354

Correo electrónico institucional: Aespinozap@utea.edu.pe

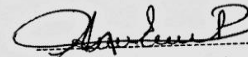
Especialidad del validador:

Metodólogo [X]

Temático []

Estadístico []

Abancay, 24 de febrero del 2024


Firma del experto informante
Mg. Aydee Espinoza Palomino
Magister en Salud Pública

“ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC, AÑO 2024”

N.º	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
Variable 1: ALCOHOLEMIA								
DIMENSIÓN 1: GRADO DE ALCOHOLEMIA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
1	1er periodo: 0,25 a 0,5 g/L (Subclínico)	x		x		x		Ninguna
2	2do periodo: 0,5 a 1,5 g/L (Ebriedad)	x		x		x		Ninguna
3	3er periodo: 1,5 a 2,5 g/L (Ebriedad absoluta)	x		x		x		Ninguna
4	4to periodo: 2,5 a 3,5 g/L (Grave alteración de la conciencia)	x		x		x		Ninguna
5	5to periodo: mayores a 3,5 g/L (Coma)	x		x		x		Ninguna
Variable 2: ACTITUD PROTECTORAS								
DIMENSIÓN 1: COGNITIVA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
6	He conducido después de haber tomado una bebida alcohólica	x		x		x		Ninguna
7	Hago la revisión y mantenimiento al vehículo/moto que conduzco	x		x		x		Ninguna
8	Prefiero manejar durante la noche	x		x		x		Ninguna
9	Al conducir adelanto en curvas	x		x		x		Ninguna
10	No manejo si estoy cansado	x		x		x		Ninguna
11	No manejo al estar mal de salud	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 2: AFECTIVA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
12	Me molesto cuando no me ceden el paso	x		x		x		Ninguna
13	Manejar me genera estrés	x		x		x		Ninguna
14	Me amargo con facilidad cuando manejo	x		x		x		Ninguna

15	Me molestan los conductores que conducen a despacio	x		x		x		Ninguna
16	Siento que los otros conductores son agresivos conmigo	x		x		x		Ninguna
17	Manejar a rápido me genera satisfacción	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 3: CONDUCTUAL		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
18	Con tal de evadir los tráficos, me salgo de la calle hacia la vereda	x		x		x		Ninguna
19	Leo/envío mensajes de texto mientras manejo	x		x		x		Ninguna
20	He atravesado la calle con el semáforo en rojo	x		x		x		Ninguna
21	Al manejar, utilizo el cinturón de seguridad/casco	x		x		x		Ninguna
22	Al manejar, excedo los límites de velocidad permitidos en carretera	x		x		x		Ninguna
23	Hablo por celular mientras manejo	x		x		x		Ninguna

¹Pertinencia: el ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: el ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³Claridad: se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia): **Claro y suficiente, entendible**

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable [x]

Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Mg. Luz Dalia MIRANDA QUISPE

DNI: 43137684

Correo electrónico institucional: luzmirandaq.f@gmail.com

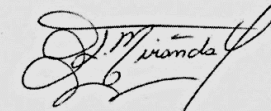
Especialidad del validador:

Metodólogo []

Temático [x]

Estadístico []

Tacna, 27 de febrero del 2024



Firma del experto informante

“ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC, AÑO 2024”

N.º	DIMENSIONES / Ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
Variable 1: ALCOHOLEMIA								
DIMENSIÓN 1: GRADO DE ALCOHOLEMIA		SÍ	No	SÍ	No	SÍ	No	
1	1er periodo: 0,25 a 0,5 g/L (Subclínico)	x		x		x		Ninguna
2	2do periodo: 0,5 a 1,5 g/L (Ebriedad)	x		x		x		Ninguna
3	3er periodo: 1,5 a 2,5 g/L (Ebriedad absoluta)	x		x		x		Ninguna
4	4to periodo: 2,5 a 3,5 g/L (Grave alteración de la conciencia)	x		x		x		Ninguna
5	5to periodo: mayores a 3,5 g/L (Coma)	x		x		x		Ninguna
Variable 2: ACTITUD PROTECTORAS								
DIMENSIÓN 1: COGNITIVA		SÍ	No	SÍ	No	SÍ	No	
6	He conducido después de haber tomado una bebida alcohólica	x		x		x		Ninguna
7	Hago la revisión y mantenimiento al vehículo/moto que conduzco	x		x		x		Ninguna
8	Prefiero manejar durante la noche	x		x		x		Ninguna
9	Al conducir adelanto en curvas	x		x		x		Ninguna
10	No manejo si estoy cansado	x		x		x		Ninguna
11	No manejo al estar mal de salud	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 2: AFECTIVA		SÍ	No	SÍ	No	SÍ	No	
12	Me molesto cuando no me ceden el paso	x		x		x		Ninguna
13	Manejar me genera estrés	x		x		x		Ninguna

14	Me amargo con facilidad cuando manejo	x		x		x		Ninguna
15	Me molestan los conductores que conducen a despacio	x		x		x		Ninguna
16	Siento que los otros conductores son agresivos conmigo	x		x		x		Ninguna
17	Manejar a rápido me genera satisfacción	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 3: CONDUCTUAL		SÍ	No	SÍ	No	SÍ	No	
18	Con tal de evadir los tráficos, me salgo de la calle hacia la vereda	x		x		x		Ninguna
19	Leo/envío mensajes de texto mientras manejo	x		x		x		Ninguna
20	He atravesado la calle con el semáforo en rojo	x		x		x		Ninguna
21	Al manejar, utilizo el cinturón de seguridad/casco	x		x		x		Ninguna
22	Al manejar, excedo los límites de velocidad permitidos en carretera	x		x		x		Ninguna
23	Hablo por celular mientras manejo	x		x		x		Ninguna

¹Pertinencia: el ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: el ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³Claridad: se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Claro y suficiente, entendible

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable [x]

Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Mgr. ELENA CLARA QUISPE CAHUATA

DNI: 00436686

Correo electrónico institucional: elena.quispe@unjb.edu.pe

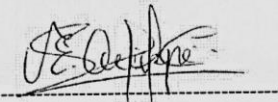
Especialidad del validador:

Metodólogo [X]

Temático []

Estadístico []

Tacna, 27 de Febrero de 2024



Firma del experto informante

“ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC, AÑO 2024”

N.º	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
Variable 1: ALCOHOLEMIA								
DIMENSIÓN 1: GRADO DE ALCOHOLEMIA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
1	1er periodo: 0,25 a 0,5 g/L (Subclínico)	x		x		x		Ninguna
2	2do periodo: 0,5 a 1,5 g/L (Ebridad)	x		x		x		Ninguna
3	3er periodo: 1,5 a 2,5 g/L (Ebridad absoluta)	x		x		x		Ninguna
4	4to periodo: 2,5 a 3,5 g/L (Grave alteración de la conciencia)	x		x		x		Ninguna
5	5to periodo: mayores a 3,5 g/L (Coma)	x		x		x		Ninguna
Variable 2: ACTITUD PROTECTORAS								
DIMENSIÓN 1: COGNITIVA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
6	He conducido después de haber tomado una bebida alcohólica	x		x		x		Ninguna
7	Hago la revisión y mantenimiento al vehículo/moto que conduzco	x		x		x		Ninguna
8	Prefiero manejar durante la noche	x		x		x		Ninguna
9	Al conducir adelanto en curvas	x		x		x		Ninguna
10	No manejo si estoy cansado	x		x		x		Ninguna
11	No manejo al estar mal de salud	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 2: AFECTIVA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
12	Me molesto cuando no me ceden el paso	x		x		x		Ninguna
13	Manejar me genera estrés	x		x		x		Ninguna

14	Me amargo con facilidad cuando manejo	x		x		x		Ninguna
15	Me molestan los conductores que conducen a despacio	x		x		x		Ninguna
16	Siento que los otros conductores son agresivos conmigo	x		x		x		Ninguna
17	Manejar a rápido me genera satisfacción	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 3: CONDUCTUAL		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
18	Con tal de evadir los tráfico, me salgo de la calle hacia la vereda	x		x		x		Ninguna
19	Leo/envío mensajes de texto mientras manejo	x		x		x		Ninguna
20	He atravesado la calle con el semáforo en rojo	x		x		x		Ninguna
21	Al manejar, utilizo el cinturón de seguridad/casco	x		x		x		Ninguna
22	Al manejar, excedo los límites de velocidad permitidos en carretera	x		x		x		Ninguna
23	Hablo por celular mientras manejo	x		x		x		Ninguna

¹Pertinencia: el ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: el ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³Claridad: se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Claro y suficiente, entendible

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable [x]

Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Dr./Mg. Mg. MIRIAM ANALY GUZMAN GOMEZ

DNI: 44445673

Correo electrónico Institucional: mguzman.gomez@fla.net.pe

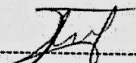
Especialidad del validador: Mg. Psicología Educativa.

Metodólogo []

Temático []

Estadístico []

Lima, 27 de febrero de 2024


Firma del experto informante

“ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC, AÑO 2024”

N.º	DIMENSIONES / Ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
Variable 1: ALCOHOLEMIA								
DIMENSIÓN 1: GRADO DE ALCOHOLEMIA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
1	1er periodo: 0,25 a 0,5 g/L (Subclínico)	x		x		x		Ninguna
2	2do periodo: 0,5 a 1,5 g/L (Ebriedad)	x		x		x		Ninguna
3	3er periodo: 1,5 a 2,5 g/L (Ebriedad absoluta)	x		x		x		Ninguna
4	4to periodo: 2,5 a 3,5 g/L (Grave alteración de la conciencia)	x		x		x		Ninguna
5	5to periodo: mayores a 3,5 g/L (Coma)	x		x		x		Ninguna
Variable 2: ACTITUD PROTECTORAS								
DIMENSIÓN 1: COGNITIVA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
6	He conducido después de haber tomado una bebida alcohólica	x		x		x		Ninguna
7	Hago la revisión y mantenimiento al vehículo/moto que conduzco	x		x		x		Ninguna
8	Prefiero manejar durante la noche	x		x		x		Ninguna
9	Al conducir adelanto en curvas	x		x		x		Ninguna
10	No manejo si estoy cansado	x		x		x		Ninguna
11	No manejo al estar mal de salud	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 2: AFECTIVA		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
12	Me molesto cuando no me ceden el paso	x		x		x		Ninguna
13	Manejar me genera estrés	x		x		x		Ninguna

14	Me amargo con facilidad cuando manejo	x		x		x		Ninguna
15	Me molestan los conductores que conducen a despacio	x		x		x		Ninguna
16	Siento que los otros conductores son agresivos conmigo	x		x		x		Ninguna
17	Manejar a rápido me genera satisfacción	x		x		x		Ninguna
DIMENSIÓN 3: CONDUCTUAL		Sí	No	Sí	No	Sí	No	
18	Con tal de evadir los tráfico, me salgo de la calle hacia la vereda	x		x		x		Ninguna
19	Leo/envío mensajes de texto mientras manejo	x		x		x		Ninguna
20	He atravesado la calle con el semáforo en rojo	x		x		x		Ninguna
21	Al manejar, utilizo el cinturón de seguridad/casco	x		x		x		Ninguna
22	Al manejar, excedo los límites de velocidad permitidos en carretera	x		x		x		Ninguna
23	Hablo por celular mientras manejo	x		x		x		Ninguna

¹Pertinencia: el ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: el ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³Claridad: se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Claro y suficiente, entendible

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable [x]

Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Mg. Mabel Dalila Hinostroza Apaza

DNI: 44635871

Correo electrónico institucional: mabel.hinostroza@gmail.com

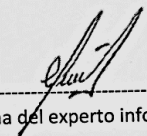
Especialidad del validador:

Metodólogo []

Temático [X]

Estadístico []

Lima, 27 de febrero del 2024


Firma del experto informante

Juicio de expertos por V. de Aiken.									
ITEM	Juez 1	Juez 2	Juez 3	Juez 4	Juez 5	Sumatoria	V de Aiken	Valor de "p"	Descriptivo
VARIABLE 1: Ficha de recolección de datos para grados de alcoholemia									
1	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
2	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
3	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
5	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
VARIABLE 2: Instrumento para la actitudes protectoras									
6	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
7	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
8	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
9	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
10	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
11	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
12	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
13	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
14	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
15	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
16	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
17	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
18	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
19	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
20	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
21	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
22	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
23	1	1	1	1	1	6	1	0,001	Valido
V Total							1.00		Valido

Juez 1:	Mg. Haydee ESPINOZA PALOMINO	DNI:	31009354
Juez 2:	Mg. Luz Dalia MIRANDA QUISPE	DNI:	43137684
Juez 3:	Mg. Elena Clara QUISPE CAHUATA	DNI:	00436686
Juez 4:	Mg. Miriam Analy GUZMAN GOMEZ	DNI:	44445673
Juez 5:	Mg. Mabel Dalila HINOSTROZA APAZA	DNI:	44635871

Anexo 4: Confiabilidad del instrumento

Variable 2: Instrumento para la actitudes protectoras

	Estadísticas de total de elemento				Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Correlación múltiple al cuadrado	
Ítem 1	39,63	64,171	,484	,797	,701
Ítem 2	36,67	68,782	,108	,513	,728
Ítem 3	38,67	56,368	,670	,863	,671
Ítem 4	39,83	63,730	,484	,861	,700
Ítem 5	38,27	64,271	,317	,799	,711
Ítem 6	39,63	61,620	,565	,822	,691
Ítem 7	39,30	58,700	,630	,912	,680
Ítem 8	39,23	59,151	,595	,864	,683
Ítem 9	39,50	65,845	,242	,682	,718
Ítem 10	39,17	64,006	,417	,643	,704
Ítem 11	39,80	66,441	,453	,652	,709
Ítem 12	38,37	67,068	,167	,830	,725
Ítem 13	37,77	72,737	-,148	,730	,768
Ítem 14	39,07	63,306	,433	,734	,702
Ítem 15	36,97	71,895	-,118	,690	,766
Ítem 16	38,00	67,931	,039	,494	,747
Ítem 17	39,43	60,530	,626	,806	,685
Ítem 18	39,40	65,076	,294	,755	,714

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	30	100
	Excluido ^a	0	0
	Total	30	100

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

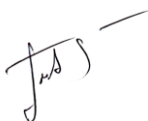
Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
0,724	0,777	18

Anexo 5: Aprobación del Comité de Ética

DECLARACIÓN DE AUTORIA Y ORIGINALIDAD DEL TRABAJO DE INVESTIGACION

Yo, Jefferson AVILA SEQUEIROS egresado(a) de la Escuela de Posgrado de la Universidad Privada Norbert Wiener, declaro que el trabajo de investigación titulado: “**ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC, AÑO 2024**”, Asesorado por el docente: Dr. Felix Alberto CAYCHO VALENCIA con DNI N°15992567 y <https://orcid.org/0000-0001-8241-5506>; tiene un índice de similitud de veinte (20)% verificable la originalidad del software Turnitin, para la obtención del Grado Académico de **MAESTRO EN SALUD PÚBLICA** es de mi autoría y declaro lo siguiente en concordancia a la NUEVA RESOLUCIÓN N° 167-2023-R-UPNW de fecha 09 de enero de 2024:

1. He mencionado todas las fuentes utilizadas, identificando correctamente las citas textuales o paráfrasis provenientes de otras fuentes.
2. No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquella señalada en el trabajo.
3. Autorizo a que mi trabajo puede ser revisado en búsqueda de plagios.
4. De encontrarse uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente y/o autor, me someto a las sanciones que determina los procedimientos establecidos por la UPNW.



.....
 Firma del Autor
 Nombres y apellidos: Jefferson AVILA SEQUEIROS
 DNI: 44314228



.....
 Firma del Asesor
 Nombres y apellidos: Felix Alberto CAYCHO VALENCIA
 DNI: 15992567

Lima, 06 de Mayo de 2024

Anexo 6: Formato de consentimiento informado

Costos e incentivos

Usted no deberá pagar nada por la participación, tampoco recibirá ningún incentivo económico ni medicamentosa cambio de su participación.

Confidencialidad

Nosotros guardaremos la información con códigos y no con nombres. Si los resultados de este estudio son publicados, no se mostrará ninguna información que permita su identificación. Sus archivos no serán mostrados a ninguna persona ajena al estudio.

Derechos del paciente

Si usted se siente incómodo durante la entrevista, podrá retirarse de este en cualquier momento, o no participar en una parte del estudio sin perjuicio alguno. Si tiene alguna inquietud o molestia, no dude en preguntar al personal del estudio. Puede comunicarse con el (detallar el nombre del investigador principal, sin usar grados académicos) (indicar número de teléfono: _____) o con la _____ (número de teléfono: _____) o al comité que validó el presente estudio, Dra. Yenny M. Bellido Fuentes, presidenta del Comité de Ética para la investigación de la Universidad Norlbert Wiener, tel. +51 924 569 790. E-inail: comité.etica@ uwiener.edu.pe

CONSENTIMIENTO

Acepto voluntariamente participar en este estudio. Comprendo qué cosas pueden pasar si participo en el proyecto. También entiendo que puedo decidir no participar, aunque yo haya aceptado y que puedo retirarme del estudio en cualquier momento. Recibiré una copia firmada de este consentimiento.

Participante
Nombres:
DNI:

Investigador:
Nombres:
DNI:

Anexo 7: Carta de aprobación de la institución para la recolección de los datos



POLICIA NACIONAL DEL PERÚ
DIRECCIÓN DE SANIDAD POLICIAL
 OFICINA DE ADMINISTRACIÓN
 ÁREA DE GESTIÓN DE LA ESPECIALIZACIÓN DE
 PROFESIONALES PARA LA SALUD POLICIAL

REF.: Expediente Administrativo con HT SIGE MIN N°20240211170 de 08MAR24, relacionado a la solicitud del **CAP.SPNP Jefferson ÁVILA SEQUEIROS**, para realizar proyecto de tesis en UNIDDE-SEDE ABANCAY.

DECRETO N°119 - 2024 - DIRSAPOL/OFAD-AREGEPSP.EI

Visto el expediente administrativo de la referencia, relacionado a la solicitud presentada por el **CAPITÁN SPNP Jefferson ÁVILA SEQUEIROS**, quien habiendo egresado de la Maestría en Salud Pública de la Universidad Norbert Wiener, peticiona autorización para realizar proyecto de tesis, **PASE** al señor **Coronel S PNP José Dennis CABEZUDO REATEGUI-Jefe de la Unidad Desconcentrada de Dosaje Etilico-OFISECOM-SUB-DSP-DIRSAPOL**, con la finalidad de comunicarle que esta Dirección **AUTORIZA** al **CAP.SPNP Jefferson ÁVILA SEQUEIROS**, realizar sin costo para el Estado, en la UNIDDE-SEDE ABANCAY, el proyecto de tesis titulado "**ALCOHOLEMIA Y ACTITUDES PROTECTORAS DE LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE ABANCAY-APURÍMAC, AÑO 2024**", con fines académicos, para obtención del grado académico de Maestro en Salud Pública, a través de la Universidad Norbert Wiener, y; tenga a bien disponer por quien corresponda, se brinden las facilidades necesarias para la aplicación de instrumentos de investigación; asimismo, dispondrá la supervisión y monitoreo de dicha actividad, informando de su resultado, debiendo comunicar al referido Oficial SPNP, que deberá presentar una copia del estudio realizado al término de su investigación.

Miraflores, 02 ABR. 2024

NECC/PJPM
 rfc.



OS - 292453
Nagy Esaú CABRERA CONTRERAS
 GENERAL SPNP
 DIRECTOR DE SANIDAD POLICIAL

Anexo 8: Reporte de similitud de Turnitin

Reporte de similitud	
NOMBRE DEL TRABAJO	
TESIS_AVILA SEQUEIROS_JEFFERSON (tesis 30-04-2024).docx	
RECuento DE PALABRAS	RECuento DE CARACTERES
12396 Words	67571 Characters
RECuento DE PÁGINAS	TAMAÑO DEL ARCHIVO
54 Pages	273.7KB
FECHA DE ENTREGA	FECHA DEL INFORME
May 6, 2024 11:08 AM GMT-5	May 6, 2024 11:09 AM GMT-5
● 20% de similitud general	
El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos.	
<ul style="list-style-type: none">• 19% Base de datos de Internet• Base de datos de Crossref• 10% Base de datos de trabajos entregados	<ul style="list-style-type: none">• 3% Base de datos de publicaciones• Base de datos de contenido publicado de Crossref
● Excluir del Reporte de Similitud	
<ul style="list-style-type: none">• Material bibliográfico• Material citado• Bloques de texto excluidos manualmente	<ul style="list-style-type: none">• Material citado• Coincidencia baja (menos de 8 palabras)

● 19% de similitud general

Principales fuentes encontradas en las siguientes bases de datos:

- 19% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 10% Base de datos de trabajos entregados
- 3% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

FUENTES PRINCIPALES

Las fuentes con el mayor número de coincidencias dentro de la entrega. Las fuentes superpuestas no se mostrarán.

1	repositorio.uwiener.edu.pe Internet	4%
2	docplayer.es Internet	2%
3	Universidad Cesar Vallejo on 2016-06-09 Submitted works	2%
4	scielo.org.co Internet	1%
5	yumpu.com Internet	<1%
6	repositorio.unac.edu.pe Internet	<1%
7	repositorio.ucv.edu.pe Internet	<1%
8	hdl.handle.net Internet	<1%