

DOSSIER Nº 4

Septiembre 2021

EL CONSUMO DE ALCOHOL Y LA SEGURIDAD VIAL

Dirección de Investigación Accidentológica

Dirección Nacional de Observatorio Vial

**SEGURIDAD
VIAL**



Ministerio de Transporte
Argentina



AUTORIDADES

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Dr. Alberto Fernández

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Alexis Guerrero

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Dr. Pablo Martínez Carignano

DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Pablo Rojas

JEFATURA GABINETE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Myriam Serulnicoff

DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA

Lic. Jéssica Azar

EQUIPO TÉCNICO

Sonia Balza

Federico González

Matías Kogoi

Fernando Picco

Pablo Guerrero



EL CONSUMO DE ALCOHOL Y LA SEGURIDAD VIAL

Introducción

El consumo de bebidas alcohólicas se encuentra extendido en la mayoría de los países del mundo siendo un hábito cultural incorporado a distintos procesos de socialización. Estimaciones recientes de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) calculan que, en el mundo, alrededor de 2.300 millones de personas son consumidores actuales de alcohol (1). No obstante, el alcohol es una droga que puede causar en sus consumidores efectos peligrosos para la salud, como la intoxicación y la dependencia, especialmente cuando su ingesta excesiva se prolonga en el tiempo o sucede en episodios de corto lapso. Datos de la OPS para el año 2016 indican que el consumo nocivo de alcohol causó unos 3 millones de muertes en el mundo, representando esto el 5,3% del total de todas las muertes (2). El consumo de alcohol constituye un problema de salud pública a nivel mundial que, a su vez, dados sus efectos físicos y cognitivos en las personas tiene implicancias que se vinculan con la problemática de la inseguridad vial.

Se estima que, en el mundo, 1 millón de muertes por traumatismos fueron atribuibles al alcohol, de las cuales alrededor de 370.000 corresponden a traumatismos causados por el tránsito y 187.000 se produjeron en personas distintas de los conductores (3).

Producto de décadas de investigación, en la actualidad es extensa la evidencia empírica que demuestra que los conductores alcoholizados, aún en pequeñas cantidades, corren un riesgo considerablemente mayor de ocasionar un siniestro en la vía pública en comparación con los que no han ingerido bebidas alcohólicas. Pero las posibles víctimas no siempre son las y los conductores que han consumido alcohol, sino que también pueden participar sus acompañantes o los pasajeros de otros vehículos, además de otros usuarios de



la vía pública, especialmente los más vulnerables como peatones, ciclistas, motociclistas y niños/as.

De lo anterior se desprende que el consumo de alcohol previo a la conducción es uno de los principales factores de riesgo de la siniestralidad vial, y su control, en tanto determinante, es fundamental para prevenir la ocurrencia de incidentes viales. En este sentido, la tendencia mundial respecto a regulaciones al consumo de alcohol vinculado a la conducción de vehículos muestra una clara reducción de los límites permitidos de alcohol en sangre (4).

El consumo de alcohol

En la actualidad, el consumo de bebidas alcohólicas está ligado fundamentalmente a los procesos de socialización, sobre todo en la adolescencia y primera juventud, dándose una fuerte asociación del alcohol con el divertimento y, en casos extremos, el consumo de alcohol como condición necesaria para la interacción social en períodos de nocturnidad, pero no solo en jóvenes sino también en adultos. Esto ha generado alteraciones en los patrones de consumo tradicionales a lo largo de los últimos años, con edades de inicio en el consumo cada vez más temprana en las nuevas generaciones y aumentando significativamente la ingesta entre las mujeres.

En Argentina, el consumo de alcohol está ampliamente extendido en todos los sectores etarios y sociales de la población nacional. Según lo informado por la OPS, nuestro país se encuentra entre los primeros cinco consumidores anuales de alcohol puro per cápita de América, y en segundo lugar considerando a los países de América del Sur, con 9,7 litros por persona, detrás de Uruguay (5).

De acuerdo con un informe de la Sedronar, entre 2010 y 2017 crece de 44% a 53% la prevalencia de consumo mensual de alcohol en la población, mostrando un incremento del 67% en el segmento de 12 a 17 años, edad en que se generan los hábitos (6).



En esta línea, resultados de la 4^o Encuesta Nacional de Factores de Riesgo 2019 del Ministerio de Salud de la Nación dan cuenta también de una mayor prevalencia de consumo episódico excesivo de alcohol (CEEA), es decir, el consumo de 5 tragos o más en una misma oportunidad en los últimos 30 días en la población mayor de 18 años. En la edición 2018 de la encuesta la medición fue de 13,3% a nivel nacional, evidenciando un crecimiento estadísticamente significativo del indicador respecto de la anterior edición de la encuesta del año 2013 (10,4%), mostrando un aumento relativo del 27,9% (7).

Los efectos del alcohol en el organismo y el riesgo vial

El consumo de alcohol disminuye las capacidades motoras y de visión, perjudicando la capacidad de discernimiento, tornando los reflejos más lentos y reduciendo la atención y la agudeza visual, además de poder generar situaciones altamente riesgosas producto de la sensación de exaltación, falsa seguridad y pérdida de las inhibiciones que en algunas oportunidades suele producir. Si bien las consecuencias del consumo de alcohol en el organismo dependen de distintas variables, por lo que dos personas pueden responder de manera distinta ante una misma dosis ingerida, a medida que aumenta la cantidad de bebida alcohólica consumida, los efectos se vuelven progresivamente más acentuados. Además, niveles altos de alcoholemia también se asocian con otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad o la falta de uso de cinturones de seguridad.



| LOS EFECTOS DE LA CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN SANGRE | | |
|--|--|---|
| CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN SANGRE (gr./l) | EFECTOS TÍPICOS | EFECTOS PREDECIBLES SOBRE LA CONDUCCIÓN |
| 0.2 gramos por litro de sangre | Alguna pérdida de juicio, relajación, leve calor corporal, alteración del estado de ánimo. | Disminución de las funciones visuales, atención dividida. |
| 0.5 gramos por litro de sangre | Comportamiento exagerado, deterioro del juicio, disminución del estado de alerta, liberación de la inhibición. | Coordinación reducida, capacidad reducida para rastrear objetos en movimiento, dificultad para conducir, respuesta reducida |
| 0.8 gramos por litro de sangre | Coordinación muscular deficiente (equilibrio-habla-visión-audición-tiempo de reacción) y es más difícil detectar el peligro. Juicio, auto-control, razonamiento y memoria se deterioran. | Concentración, pérdida de memoria a corto plazo, control de velocidad y capacidad de procesamiento de información reducida. |
| 1 gramo por litro de sangre | Deterioro evidente del tiempo de reacción y el control, dificultad para hablar, mala coordinación y ralentización del pensamiento. | Capacidad reducida para mantener la posición en el carril y frenar adecuadamente. |
| 1.15 gramos por litro de sangre | Poco control muscular, pérdida importante del equilibrio, posibles vómitos. | Deficiencia sustancial en el control del vehículo, en la atención y en el procesamiento de información visual y auditiva. |

Fuente: www.nhtsa.gov/risky-driving/drunk-driving

Existe riesgo extremo de terminar gravemente herido o perder la vida cuando la concentración de alcohol en sangre de quien conduce un vehículo es igual o superior a 1,2 gramos por litro de sangre (gr/l); o cuando el alcohol se combina con otras sustancias psicoactivas (metanfetaminas, cocaína, etc.), siendo la probabilidad 200 veces superior a las de un conductor sobrio (8). Sin embargo, no es necesario alcanzar estos altos grados de alcoholemia en sangre para aumentar los riesgos de ocurrencia de un siniestro vial. Estudios de la OPS demostraron que a partir de un consumo de alcohol de 0,1 a 0,5 gr/l de sangre ya se comienzan a producir efectos sobre el organismo que resultan negativos para la conducción, y que van en aumento al superar ese umbral hasta llegar a la presencia de 1 gr/l de sangre (9).

El consumo de alcohol y su vinculación con la seguridad vial en Argentina

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y Lucha contra el Narcotráfico (SEDRONAR) realizaron en 2018 un estudio en 32 hospitales públicos del país para determinar la prevalencia del consumo de alcohol y otras



sustancias psicoactivas en conductores de vehículos que hubieran ingresado en sus salas de emergencia por motivo de siniestros viales.

Prevalencia de consumo declarativo de sustancias psico-activas en las últimas 6 horas previo al ingreso a la guardia en pacientes encuestados. Total país. Año 2018

| Sustancia | Conductor de vehículo siniestrado (n=843) | Total pacientes (n=8.036) |
|--|---|---------------------------|
| Alcohol | 25,1% | 13,2% |
| Marihuana | 3,6% | 2,3% |
| Solventes | 0,4% | 0,1% |
| Alucinógenos | 0,4% | 0,2% |
| Heroína | 0,0% | 0,1% |
| Opio o Morfina con Prescripción Médica | 0,0% | 0,1% |
| Cocaína | 2,0% | 1,0% |
| Pasta Base - Paco | 0,5% | 0,3% |
| Cristales | 0,0% | 0,1% |
| Éxtasis | 0,1% | 0,1% |
| Anfetaminas sin Prescripción Médica | 0,4% | 0,1% |
| Hipnóticos sin Prescripción Médica | 0,0% | 0,1% |
| Hipnóticos con Prescripción Médica | 0,1% | 0,2% |

Fuente: Estudio en salas de emergencia de hospitales públicos de Argentina (ANSV-2018)

Los resultados del estudio determinaron que el 25,1% de las y los conductores había consumido alcohol en las 6 horas previas a la ocurrencia del siniestro, es decir 1 de cada 4 siniestrados/as. El estudio pudo constatar que aquellos conductores siniestrados que declararon haber tomado alcohol sufrieron lesiones más graves en la cara, el tórax y el cráneo, las zonas más vulnerables del cuerpo para la salud, en concordancia con lo que informa la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre que el consumo de alcohol previo a conducir un vehículo es un factor de riesgo que puede provocar siniestros viales con resultados de alta gravedad (10). Por su parte, un estudio sociocultural que llevó a cabo la ANSV determinó que si bien el 93% de los conductores de vehículos declara que sabe que beber y conducir aumenta el riesgo de sufrir un siniestro vial, aproximadamente el 20% de la población conductora asumió haber conducido un vehículo bajo los efectos del alcohol en el último año. Este valor asciende a 3 de cada 10 en jóvenes conductores entre 16 y 35 años (11). Asimismo, datos de la última Encuesta Nacional de Factores de Riesgo que llevó a cabo el Ministerio de Salud de la Nación indican que en 2018 el 15,2% de la población declaró que manejó un vehículo habiendo bebido alcohol en el



último mes, valor que se incrementó un 25,6% respecto de lo registrado en 2013 (12,1%) (12) (13).

Considerando la prevalencia de alcohol vinculada a la conducción en base a datos no declarativos, un informe realizado por la ANSV sobre controles de alcoholemia realizados a 48.780 conductores de vehículos distribuidos en 38 municipios de 16 provincias del país durante el año 2016 y hasta julio de 2018, determinó que 9,4% superaba los límites de concentración de alcohol en sangre (CAS) permitidos por la Ley para los diferentes tipos de Licencias, siendo la media de CAS de los controles positivos de 1 g/l. Al igual que se observó en el estudio sociocultural de la ANSV, fueron los jóvenes entre 25 y 34 años quienes presentaron alcoholemias positivas (12,7%) en mayor proporción que el resto de los grupos poblacionales (14). Esto último se puede vincular con los datos oficiales de siniestralidad vial en Argentina que indican que 4 de cada 10 víctimas fatales corresponden a la franja etaria que va de los 15 a los 34 años (15), mostrando una relación directa entre los jóvenes, el consumo de alcohol y la inseguridad vial. Más recientemente, y gracias a las distintas ediciones mensuales de controles de alcoholemia que realiza la ANSV en conjunto con distintas jurisdicciones provinciales y municipales del país desde diciembre de 2020, se observa que el porcentaje de alcoholemias positivas desde su primera edición hasta agosto de 2021 oscila en el orden del 1% al 7% de acuerdo con la normativa de cada jurisdicción (16).





Finalmente, y con el objetivo de comprender en profundidad el fenómeno del consumo de alcohol vinculado a la conducción, un estudio cualitativo de la ANSV del año 2018 buscó entender las razones por las cuales los jóvenes son más propensos a conducir bajo los efectos del alcohol, aun conociendo los riesgos implicados. El estudio demostró que el problema de la conducción bajo los efectos del alcohol no es una preocupación que aparezca de manera espontánea entre los jóvenes. La investigación identificó tres razones principales por las que los jóvenes no perciben este factor de riesgo: (a) Predomina un sentimiento individual de excepción (“a mí no me va a pasar”) según el cual creen que pueden controlar los efectos del alcohol en su cuerpo. Como consecuencia, minimizan la posibilidad de riesgo de sufrir un siniestro vial. (b) Le atribuyen al alcohol un rol esencial en su vida social, especialmente en las salidas nocturnas. El consumo de alcohol es un hábito arraigado que tiene origen en la adolescencia y se encuentra presente en todos los momentos de sociabilidad. (c) No sienten que serán controlados y/o sancionados por conducir bajo los efectos del alcohol porque perciben ausencia de control y/o creen que podrán evitar fácilmente los controles. Esto contribuye a minimizar el riesgo al que se exponen (17).

Restricciones al consumo de alcohol previo a la conducción

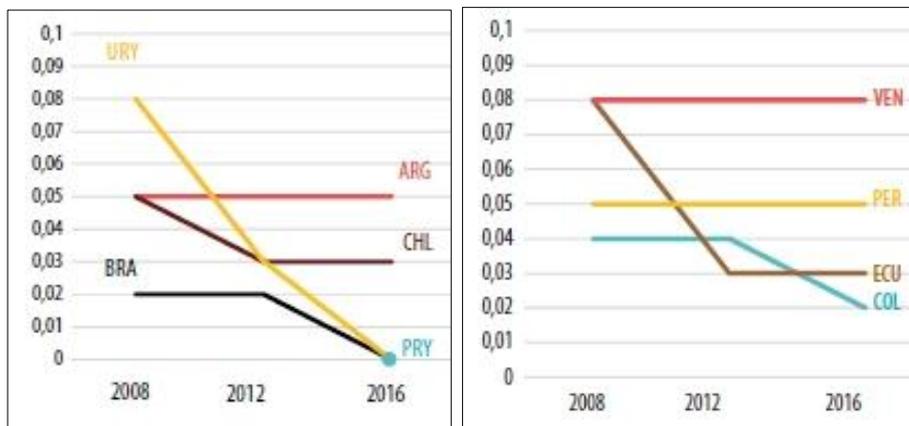
En el mundo, algunos países han optado por medidas de alcohol cero al conducir para todo tipo de vehículo. En Sudamérica, por ejemplo, países como Brasil, Uruguay y Paraguay han decidido establecer el límite de 0,0 gr/l de sangre para conducir.

En el caso de Uruguay, donde el consumo anual per cápita de alcohol es similar e incluso superior al de Argentina, la reducción del límite de alcohol permitido fue realizado de manera gradual, bajando progresivamente de 0,8 gr/l hasta finalmente alcanzar el 0,0 gr/l en sangre a fines de 2015. En 2020, la Fundación Gonzalo Rodríguez y la OPS realizaron un trabajo conjunto para conocer el impacto de la Ley de tolerancia cero en la siniestralidad vial en la experiencia del país. En él se concluye que el impacto de la legislación de alcohol cero



parece ser diferente en las personas siniestradas y en función del vehículo ocupado en el momento del siniestro, siendo positivo para el caso de los motociclistas y sin aparentar cambios significativos para el resto de los usuarios evaluados. A la vez, la cantidad de siniestros cada 100 mil habitantes luego de enero de 2017 -fecha de su implementación- sostuvo la tendencia a la baja que se presentaba desde antes de la entrada de la legislación de alcohol cero (18).

Límite de alcohol permitido en sangre en Sudamérica en gr/dl. (2008-2016)



Fuentes: Regional Status report on alcohol and health in the Americas, 2020 (OPS)

En Argentina, los límites legales de presencia de alcohol en sangre para la conducción de vehículos a nivel nacional establecen 0,5 gr/l para conductores/as de automóviles, 0,2 gr/l para conductores/as de motocicletas, y 0,0 gr/l para conductores profesionales. No obstante, algunas provincias y municipios han avanzado durante los últimos años en la implementación de normativa local para la reducción a cero de los límites tolerados de alcohol en sangre en conductoras/es de vehículos. Así, la provincia de Córdoba fue la primera en reglamentar alcohol cero para la conducción de todos los vehículos hacia fines de 2013, a la que le siguieron Salta (2014), Tucumán, Santa Cruz, Entre Ríos (2016), Río Negro (2017) y Jujuy (2018). También lo han hecho en el último tiempo los municipios de Reconquista, Santa Fe, Pueblo Esther, Rosario, Posadas, Neuquén, Ushuaia, Río Grande, Tolhuin, Gral. Pueyrredón, Ezeiza, General Rodríguez y Moreno. En sintonía con los cambios en las



normativas provinciales y municipales, durante 2021 se presentó en el Congreso de la Nación un proyecto de Ley elaborado por la ANSV junto al Ministerio de Salud de la Nación y la SEDRONAR para implementar el alcohol cero al volante en todo el territorio nacional, quedando prohibido conducir cualquier tipo de vehículo con motor con una concentración de alcohol superior a 0,0 gr/l de sangre (19).

Conclusión

La evidencia científica muestra que conducir alcoholizado constituye un factor de riesgo que aumenta la probabilidad de participar de un siniestro vial. Afrontar la problemática de la presencia de altos índices de alcohol en sangre al sentarse tras un volante de un vehículo requiere del abordaje desde un enfoque sistémico que contemple las distintas variables que pueden presentarse. A su vez, es imperante que se trabaje en conjunto con distintos actores de la sociedad involucrados en la problemática. Para ello es necesario el compromiso político en coordinación con sectores de la sociedad civil y la industria, en pos de realizar un trabajo conjunto frente a un hábito cultural fuertemente arraigado en la sociedad argentina como es el del consumo de bebidas alcohólicas en distintos contextos.

En este sentido, el paquete técnico SAFER propuesto por la OMS indica cinco áreas de intervención para reducir los daños producidos por el consumo de alcohol (20). Una de ellas consiste en impulsar y hacer cumplir las medidas contra la conducción bajo los efectos del alcohol, entre las que se incluye:

- Establecer límites de alcoholemia más restrictivos,
- Realizar controles de alcoholemia efectivos,
- Legislación con castigos administrativos y penales estrictos para quienes transgreden,
- Campañas de educación vial y
- Alternativas de transporte público y privado.



Estas medidas posibles de adoptar pueden estar acompañadas de otras medidas que contribuyan a reducir la gravedad y riesgo de los siniestros en los que interviene el alcohol; como cambios en la infraestructura y disminución de los límites de velocidad.

A su vez, podría intervenir en otras áreas fuera de lo estrictamente vial como el control de la disponibilidad de alcohol a través de reglamentaciones o impuestos específicos que aumenten el precio, o el cumplimiento de medidas de prohibición o restricción respecto a la publicidad, el patrocinio y promoción de bebidas alcohólicas. Trabajar en la concientización de las y los ciudadanos en lo incompatible que resulta conducir un vehículo habiendo bebido alcohol no es tarea sencilla y mucho menos veloz, pero es objetivo de los organismos pertinentes no claudicar en la implementación de políticas públicas que mejoren sistemáticamente los índices de incidencia del alcohol en los siniestros viales. Al respecto, cabe resaltar una estrategia a nivel federal sobre controles mensuales y simultáneos de alcoholemia que lleva a cabo la ANSV junto a las fuerzas de seguridad de las 23 provincias de Argentina y de los cuerpos de tránsito de decenas de municipios. La finalidad de la medida, implementada desde diciembre de 2020, tiene como objetivo trabajar de manera coordinada entre los diferentes niveles de Gobierno en pos de prevenir la ocurrencia de siniestros viales vinculados al consumo de alcohol. Ante situaciones críticas y conocidas por la sociedad, el control sistemático y medidas como el alcohol cero al volante ya comienzan a instalarse como herramientas viables para reducir la siniestralidad vial y sus consecuencias.

Referencias

- (1)(2)(3)<https://www.paho.org/es/documentos/informe-sobre-situacion-mundial-alcohol-salud-2018-resumen>
- (4)https://www.who.int/roadsafety/publications/DrinkingAndDrivingManual_SP.pdf
- (5) <https://iris.paho.org/handle/10665.2/52705>



- (6) <https://www.argentina.gob.ar/sedronar/investigacion-y-estadisticas/observatorio-argentino-de-drogas/estudios/investigaciones-por-año/2017?tca=AS5fZP7SriBGrY3mT95Bzla4U82dWFcWcrLCuNgT8b8>
- (7) https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/publicaciones/enfr_2018_resultados_definitivos.pdf
- (8) <https://biblio.ugent.be/publication/1988746/file/1988771.pdf>
- (9) <https://www.paho.org › file › download - beber y conducir>
- (10) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_denov_estudio_alcohol_dic_2019_v3.pdf
- (11) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_sociocultural_sobre_seguridad_vial.pdf
- (12) https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/publicaciones/enfr_2018_resultados_definitivos.pdf
- (13) <https://cesni-biblioteca.org/archivos/3ra-encuesta-nacional.pdf>
- (14) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_observatorio_informe_controles_alcoholemia_2.pdf
- (15) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_ov_informe_anual_2020_al_4_de_agosto_2021.pdf
- (16) <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/informes>
- (17) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_observatorio_jovenesyalcohol_arg.pdf
- (18) <https://www.gonzalorodriguez.org/es/recurso/cero-alcohol-en-el-transito-menos-riesgos-publicacion-sobre-experiencia-de-uruguay/>
- (19) <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial>
- (20) <https://iris.paho.org/handle/10665.2/51867>

f   /InfoSegVial

www.argentina.gob.ar/seguridadvial

**SEGURIDAD
VIAL**



Ministerio de Transporte
Argentina