



Instituto
IDEAS

INSTITUTO DE ECONOMÍA APLICADA Y SOCIEDAD

cultura

CONDUCCIÓN E INGESTA DE ALCOHOL

MARZO 2020

VILMA PAOLA CARLUCCIO
INES MARÍA FRISZMAN
GUSTAVO COLLA



@ideas_ciudad



Instituto IDEAS



@ideas_ciudad

Propuesta de Alcoholemia Cero

Diariamente se puede encontrar en las noticias terribles incidentes de tránsito ocasionados por conductores irresponsables, que bajo la ingesta de alcohol terminan con la vida de personas, destrozando familias enteras y ocasionando pérdidas monetarias incalculables.

Su inaceptable comportamiento concluye con la vida de niños, hombres y mujeres, sin lugar a la distinción, por lo que se torna necesario establecer una normativa que sea ejemplificadora y clara al momento de establecer la relación entre el conductor y la ingesta de alcohol y/o estupefacientes.

Actualmente, se enfrenta un problema de tal envergadura que merece la máxima respuesta tendiente a revertir este escenario, dado que, si bien la Ley Nacional de Tránsito establece un límite respecto de la ingesta de alcohol, esta no resulta suficiente para controlar y disminuir el alto índice de siniestralidad que se recoge estadísticamente.

Según la Organización Panamericana de la Salud (OPS), el consumo de alcohol, incluso en cantidades relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de verse involucrado en siniestros viales. Esto se debe a que, por sí solo, representa un factor de riesgo importante (OMS), y a su vez incide e interactúa directamente con otros factores de riesgo y causas de siniestros viales, por ejemplo, el consumo de sustancias psicoactivas, elementos de distracción, somnolencia y fatiga. Además, debido a los múltiples efectos del consumo de alcohol en el cerebro y en los procesos de toma de decisiones racionales, los conductores tienden a usar menos el casco y el cinturón de seguridad, y a manejar a mayor velocidad.

Tanto en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, según lo dispuesto por el Código de Tránsito y Transporte Art 5.4.4., como en la Ley Nacional de Tránsito Art 48, el límite de alcohol al conducir es de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre; mientras que para los conductores de motovehículos el límite desciende a 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre y para los conductores profesionales y los conductores principiantes no existe tolerancia de ningún tipo (0,0 gramos de alcohol por litro de sangre).

Estudios científicos avalan que, con una mínima ingesta, el cuerpo comienza a experimentar fenómenos químicos que generan alteraciones en la conducción de vehículos, y que a mayor concentración de alcohol o sustancias se observan problemas de coordinación, perturbaciones en la percepción, sistema auditivo y visión como así también el cálculo de las distancias.

El hecho de permitir cierta tolerancia al consumo genera que algunos conductores especulen respecto de la cantidad de bebida consumida, y por ende caigan en la tentación de seguir bebiendo, por lo que se torna necesario establecer una prohibición definitiva al consumo de alcohol a la hora de sentarse a conducir un vehículo.

Por su parte, está comprobado que el efecto de la introducción en la legislación prohibiendo la conducción tras el consumo de alcohol supone una reducción estadísticamente significativa en el número de accidentes mortales equivalente al 26%, según lo indica el "Manual de medidas de seguridad vial" de Rune Elvik y Truls Vaa (Instituto de economía del Transporte, Oslo, Noruega).

Del mismo modo el ISEV se ha expedido en diversas ocasiones al respecto, manifestando acertadamente la incompatibilidad que supone la conducción y el alcohol, haciendo referencia la importancia de descartar totalmente su consumo al conducir cualquier tipo de vehículo.

Y sin perjuicio de que algunos países han elevado el límite de alcohol en sangre para la conducción, nosotros debemos analizar nuestro índice de siniestralidad, el que obviamente difiere en consideración a los países del primer mundo.

En el plano nacional, múltiples provincias (Córdoba, Salta, La Rioja, Neuquén, Tucumán, Entre Ríos, Jujuy, Río Negro, y Santa Cruz), un partido bonaerense (General Pueyrredón) y tres ciudades (Neuquén, Posadas y Santa Fe) han establecido en sus legislaciones la prohibición absoluta para conducir habiendo consumido bebidas y sustancias sin importar su grado.

El caso de la ciudad de Neuquén es considerado ejemplar en la región, ya que se implementó la ordenanza de Alcohol Cero en 2016 como parte del Plan de Movilidad Segura, cuyo objetivo era reducir la cantidad de defunciones en accidentes de tránsito. En 2015, registraba 30 muertes por año debido a la inseguridad vial, y con una tendencia que marcaba un aumento de 10 muertes por año. Pero a partir de la implementación del Plan, lograron reducir significativamente el número: En 2016, las personas fallecidas se redujeron a 20; en 2017 fueron 7; en 2018 hubo 14 y en 2019, hubo 7. En términos porcentuales implicaría una reducción aún más significativa si tenemos en cuenta que se observó un incremento en la cantidad de habitantes y vehículos en la ciudad desde 2015. Por ejemplo, mientras que en 2015 la ciudad tenía 173.211 autos, en 2017 dicha cifra había aumentado a 201.870.

En el plano internacional, se observa como Estados con similares índices de siniestralidad han recurrido a la "tolerancia cero" a fin de lograr una disminución en la tasa de mortalidad por siniestros viales, tales son los casos de Brasil, Paraguay, R. Checa, Hungría, Uruguay, etc.

Desde el año 2016, Uruguay cuenta con la "Ley de tolerancia cero", que se basa en el supuesto de que la alcoholemia positiva representa un factor de riesgo para la severidad del trauma. Esta relación fue comprobada científicamente en un estudio realizado en el Hospital de Clínicas, donde se analizaron a todos los pacientes que presentaron un evento traumático y fueron asistidos durante el período 1 de marzo al 31 de agosto de 2017. Los resultados del estudio "Consumo de alcohol, relación con el trauma y su severidad" sugieren que los traumas severos no son más severos a mayor consumo de alcohol, son severos solo por el hecho de presentar una alcoholemia positiva, aunque su medida sea baja (existieron traumas severos con bajos niveles de alcoholemia y traumas leves con niveles altos de alcoholemia). Es decir que la posibilidad de un trauma severo estuvo dada por el solo hecho de haber tomado alcohol independientemente de su cantidad, lo que refuerza lo establecido en la ley uruguaya 19.360, de tolerancia cero para el consumo de alcohol.

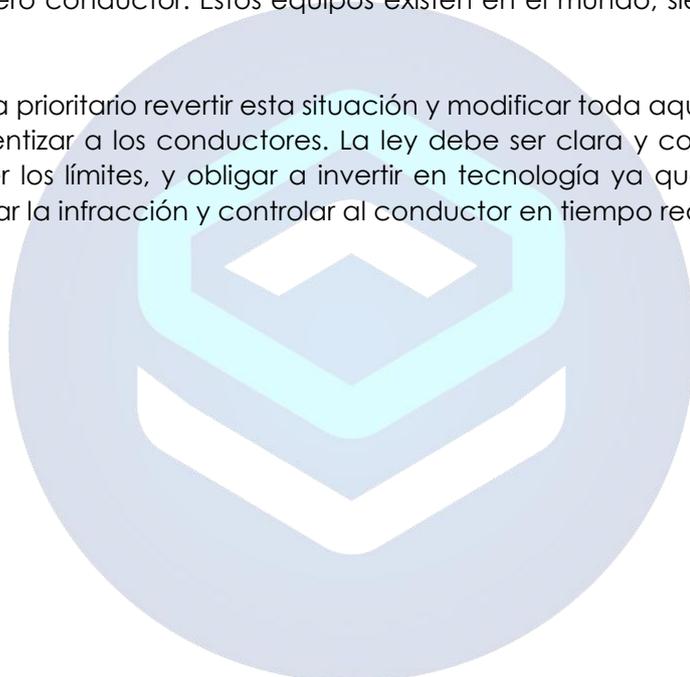
En Argentina, uno de cada diez conductores reconoció que en el último mes manejó después de haber consumido alcohol. Estos datos fueron relevados por la Dirección Nacional de Observatorio Vial durante una investigación que se presentó en marzo de 2019 y que analiza los controles de alcoholemia en la Argentina entre 2016 y 2018. Según datos del Observatorio Vial, sobre controles de alcoholemia realizados a 48.780 conductores, el 6,7% de estos tuvieron alcoholemias permitidas, el 9,4% dieron

alcoholemia positiva con un promedio de concentración en sangre de 1 g/l, mientras que el 83,9% dio 0 g/l.

Ampliando estos datos, se ha señalado que en los últimos años han muerto alrededor de 7.500 personas cada año a causa de siniestros viales, es decir un promedio de 21 personas por día, todos los días. Estos datos transforman a los accidentes de tránsito en la primera causa de muerte en los jóvenes entre 2 y 35 años, y la tercera entre los mayores de 35. Se estima que, cada año, resultan heridas de gravedad alrededor de 120.000 personas, de las cuales aproximadamente 15.000 quedan afectadas con discapacidades permanentes, generando cambios físicos, psicológicos y económicos en la vida del individuo y su entorno, además de cuantiosas erogaciones al Estado.

El cambio conductual debe ser acompañando por inversión tecnológica de los infractores, con el control de arranque vinculado a un dispositivo de medición de alcohol en sangre y la instalación de una cámara de seguridad que oficie de caja negra, y genere evidencia de su forma de manejo y que el acto de soplar para el control lo haga el verdadero conductor. Estos equipos existen en el mundo, siendo Suecia un ejemplo de ello.

En definitiva, resulta prioritario revertir esta situación y modificar toda aquella legislación que pueda concientizar a los conductores. La ley debe ser clara y contundente a la hora de establecer los límites, y obligar a invertir en tecnología ya que esto tiene un doble sentido: evitar la infracción y controlar al conductor en tiempo real.



Fuentes:

- Delgado, E., Trostchansky, J., Mion, M., Ketzoian, C., Barindelli, A., & Machado, F. (2019). Consumo de alcohol, relación con el trauma y su severidad. *Revista Médica Del Uruguay*, 35(2), 128-136. <http://revista.rmu.org.uy/ojsrmu311/index.php/rmu/article/view/70>
- Dirección Nacional Observatorio Vial (2019) Análisis de los controles de alcoholemia en Argentina. Período 2016-2018. Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_observatorio_informe_controles_alcoholemia_2.pdf
- Elvik, R., Høyve, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The Handbook of Road Safety Measures*. Emerald Group Publishing Limited. ISBN: 978-1-84855-250-0, eISBN: 978-1-84855-251-7.
- Organización Mundial de la Salud (2014) Fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial: manual de prácticas y recursos para los países. ISBN 978 92 4 350510 7. Disponible en: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/128039/9789243505107_spa.pdf?sessionid=F13AE4443CCA05B06DC0C7F5653849DC?sequence=1
- Organización Panamericana de la Salud (2017) *Beber y Conducir*. Washington, D.C. Numero de documento: OPS/NMH/17-011. Disponible en: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=hojas-informativas-5231&alias=41188-hoja-informativa-beber-conducir-188&Itemid=270&lang=es
- Ley N° 24.449: Ley de Tránsito. Boletín Oficial 10/02/1995. Diciembre 23 de 1994. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>
- Ordenanza N° 13452. Municipalidad de Neuquén. Abril 28 de 2016. Disponible en: http://www.cdnqn.gov.ar/inf_legislativa/digesto/digesto/ordenanzas/13452.htm



@ideas_ciudad



Instituto IDEAS



@ideas_ciudad