

**Propuestas del Consejo Europeo de Seguridad Vial para reducir las víctimas de la bebida**

# EUROPA CONTRA EL ALCOHOL



Reducir las tasas de alcoholemia a 0,5 mg./ml., implantar tasas menores para los jóvenes, incrementar el efecto disuasorio policial con más controles y más claramente visibles y realizar pruebas a los conductores fallecidos, son algunas de las propuestas del Consejo Europeo de Seguridad Vial para reducir el número de víctimas mortales relacionadas con el alcohol.

de alcoholemia a los conductores implicados en accidentes, por lo que el CEST sugiere se haga de forma generalizada. De hecho, Evans (1991) calculó que el 11,5

por 100 de los accidentes (incluyendo daños materiales), el 19 por 100 con heridos y el 22 por 100 con heridos graves y muertos estaban relacionados con el alcohol.

J. Ignacio RODRIGUEZ  
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Con el fin de continuar e incluso impulsar la tendencia decreciente que se aprecia en los últimos años en la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas, el Consejo Europeo de Seguridad Vial (CEST) ha elaborado un informe dirigido a la Unión Europea (UE) y a sus estados miembros para que tomen las medidas legislativas necesarias y promuevan y mejoren la vigilancia, educación y publicidad en este campo. El CEST es una organización internacional no gubernamental que proporciona asesoramiento a las instituciones europeas y a gobiernos y organizaciones nacionales relacionadas con la seguridad en Europa.

La mayoría de los países no suele someter a pruebas



**VÍCTIMAS.** Un conocimiento real de la influencia del alcohol en los accidentes implica el control de las víctimas.

## ALCOHOL Y ACCIDENTES

El protagonismo del alcohol es mayor en los accidentes más graves, como demuestran otras muchas investigaciones: así, en Gran Bretaña (1992), se detectaron tasas superiores a 0,8 mg./ml. en el 5 por 100 de los accidentes con heridos y en el 10 por 100 en los que hubo muertos; en España, un estudio realizado en Navarra indicaba que el 32 por 100 de los conductores heridos había bebido, mientras que en Cataluña sobre 125 usuarios de la vía muertos en accidente, reveló que el 57 por 100 tenía alcohol en sangre, de los que el 36 por 100 la tasa superaba 0,8 mg./ml.; en Francia (1992), el 8 por 100 de los conductores implicados en un accidente con heridos y el 22 por 100 en los que hubo muertos, presentaban una tasa superior al límite legal.

Por otro lado, un estudio canadiense (Warren) indicaba que el riesgo de verse implicado en un accidente mortal con una tasa de alcoholemia superior a 0,8 era 165 veces superior respecto a una tasa 0 en conductores entre 16 y 17 años, 70 veces para aquellos con 18 y 19 años, y 17 para las personas entre 30 y 34 años.

Existen pruebas abundantes de que los bebedores problemáticos (que beben habitualmente y en abundancia) constituyen un subgrupo importante dentro de la categoría de infractores influidos por el alcohol. Así, en un estudio llevado a cabo en Birmingham (Reino Unido), el 40 por 100 de los infractores que conducía con alcohol, consumía más de 10 litros de cerveza por semana y acostumbraba a conducir.

En Inglaterra y Gales, el 25 por 100 de los automo-

## La retirada del Permiso de Conducir, por la rapidez y certidumbre del castigo, parece la medida más eficaz para combatir la alcoholemia



**MÁS CONTROLES.** Se pretende armonizar los equipos de medición y aumentar los controles de alcoholemia.

## PERFILES BORRASCOSOS

Análisis a pie de carretera, estudios de los infractores y entrevistas a domicilio, ponen de manifiesto que la conducción con alcohol es un fenómeno social con las siguientes características:

- ▶ Se asocia bebida y conducción a un rasgo típicamente masculino.
- ▶ Afecta a menores de 25 años y de 25 a los 40, si bien estos son quienes más participan en los accidentes.
- ▶ La bebida está incorporada a hábitos que incluyen el consumo diario, y una gran movilidad que aumenta en las madrugadas del fin de semana.
- ▶ Tendencia a cometer otras infracciones (especialmente exceso de velocidad) y a la intolerancia hacia otros conductores.

## Diez propuestas anti-alcohol

El Consejo Europeo de Seguridad Vial propone los campos y sectores más prometedores a desarrollar para disminuir los accidentes provocados por el alcohol:

- 1 Control del alcohol en víctimas mortales y difundir sus resultados.
- 2 Realizar pruebas aleatorias de alcohol y analizar y publicar los resultados.
- 3 Establecer un límite máximo de 0,5 mg./ml. en toda la UE y estudiar la reducción de la tasa para los grupos jóvenes.
- 4 Armonizar los equipos para la prueba del aire espirado.

- 5 Elaborar normas disuasorias, incrementando controles y hacerlos más notorios.
- 6 Campañas intensivas de publicidad a largo plazo, respaldadas por programas educativos para niños y aspirantes a conductores.

- 7 Promocionar bebidas bajas en alcohol.

- 8 Fomentar el transporte público en las horas de ocio y acercar las discotecas a zonas residenciales.

- 9 Estudiar y elaborar normas para la puesta en práctica de cursos de rehabilitación por alcohol.

- 10 Investigar e introducir mecanismos inteligentes capaces de prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol a nivel comunitario.



vilistas que dieron positivo en los controles presentaba tasas de alcoholemia de 2 mg./ml. o más. Otro estudio realizado en Nottinghamshire sobre accidentes y alcohol, reveló que las tres cuartas partes de los automovilistas que superaban los límites legales reconocían consumir cinco y más unidades de alcohol cada vez que bebían, mientras que el 13 por 100 declaró consumir unas 13 unidades cada vez que se ponía a beber.

## MEDIDAS DE FRENO

Aunque la opción más segura -y en ese sentido van los consejos de los responsables de los distintos países- es que no se conduzca con alcohol, muchos conductores buscan en el límite legal una brújula que les oriente sobre el nivel con el que puede conducir seguro. Actualmente están vigentes cinco límites legales en los países de la UE: 0,2 mg./ml.; 0,4; 0,5; 0,7 y 0,8.

Los datos de accidentes muestran que el riesgo de sufrírselos aumenta a partir de una tasa de 0,7 mg./ml.,

si bien otras investigaciones demuestran que, por debajo de esa cantidad, el nivel de alcohol puede ocasionar trastornos sensoriales o locomotrices que podrían incidir negativamente en la capacidad del conductor para respetar las normas.

Por ello, el CEST considera que 0,5 mg./ml. sería el límite máximo al que debe aspirarse. Además, encuestas realizadas en la UE (Sartre 1993), indican que el 78 por 100 apoyaría un límite bajo y un 38 por 100 sería favorable a un límite cero, lo que muestra la creciente preocupación por los accidentes debidos a la conducción con alcohol.

Según se desprende del informe del Consejo Europeo, los conductores jóvenes e inexpertos están expuestos a un mayor riesgo de accidente causado por el alcohol, lo que justificaría rebajar el límite para este grupo. De hecho, países como Austria y algunos estados de Estados Unidos lo han situado, generalmente, en 0,2 mg./ml. y, según el estudio Sartre, casi la mitad de los países europeos son favorables a esta medida.



Hingson (1992) advirtió una disminución del 42 por 100 en el número de jóvenes muertos en estados norteamericanos donde se aplicó una tasa baja de alcohol, frente al 29 por 100 de otros que no la habían rebajado.

## RETIRAR EL PERMISO

Por otro lado, las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol difieren en los diversos países. Generalmente van desde multas por un importe considerable hasta penas de cárcel combinadas con períodos de suspensión del Permiso. La experiencia en los países escandinavos, EE.UU., Canadá y Australia, donde se aplican penas de prisión, indican, generalmente, su falta de eficacia como medida preventiva, mientras que la retirada del Permiso de Conducción parece más

## Casi la mitad de los países europeos está de acuerdo con una tasa de alcoholemia inferior para los jóvenes

útil por la rapidez y certidumbre del castigo.

En muchos países los infractores disponen de cursos de reciclaje o perfeccionamiento y, según los datos disponibles, parece que su influencia es positiva en los reincidentes, mientras que en los alcohólico-dependientes, sus efectos parecen menos positivos (Törnros, 1993).

La educación en las escuelas y en la formación de los conductores sobre la influencia del alcohol debería

ocupar un lugar importante, según el informe, si bien añade que sería preciso centrarse en las consecuencias para los otros (pasajeros y otros usuarios) en lugar de las consecuencias personales, puesto que se tiende a infravalorar el propio riesgo.

Se plantean también distintas medidas de ingeniería para prevenir los accidentes, mediante dispositivos en el vehículo que, por ejemplo, impiden poner el vehículo en marcha con determinadas tasas de alcohol. De hecho, los Tribunales las han implantado, con resultados positivos, en Victoria (Australia) y en 16 estados norteamericanos como condición previa para la devolución de un Permiso de Conducir suspendido o para mantenerlo.

Hay otras opciones, como la tarjeta inteligente, que analiza la conducta "normal" y la "real" y de ser ésta peligrosa, el conductor tiene unos minutos para aparcar el coche antes de que el motor se desconecte automáticamente.

Por último, el informe del CEST señala que un enfoque publicitario de promoción del mercado de bebidas con bajo contenido de alcohol y una menor presión fiscal podría incrementar su cuota de mercado e incidir muy positivamente en la seguridad del conductor. ♦

**LÍMITE JOVEN.**  
Además de establecer una tasa común máxima de 0,5 mg./ml., en la UE se pide rebajar más la de los jóvenes.

## LÍMITES EN LA UNIÓN EUROPEA (Diciembre 1994)

PAÍS ALCOHOLEMIA (mg/ml)

	Suecia 0,20
	Portugal 0,40
	Bélgica 0,50
	Finlandia 0,50
	Grecia 0,50
	Holanda 0,50
	Francia 0,70
	Alemania 0,80
	Austria 0,80
	Dinamarca 0,80
	España 0,80
	Irlanda 0,80
	Italia 0,80
	Luxemburgo 0,80
	G. Bretaña 0,80

## LOS EFECTOS

**El alcohol es una droga sedante que afecta al Sistema Nervioso Central (SNC) de forma parecida a otras drogas anestésicas. El aparente estímulo es el resultado de una depresión de los mecanismos cerebrales que moderan el comportamiento.**

**El consumo en grandes cantidades puede producir anestesia, mientras que las pequeñas dosis, "socialmente aceptadas", pueden afectar a la capacidad de conducir. Incluso dosis muy bajas pueden disminuir la motivación de dejar de beber. Dosis más elevadas pueden provocar agresividad y/o pérdida de responsabilidad y llegar a degenerar en conductas competitivas o de exceso de velocidad.**