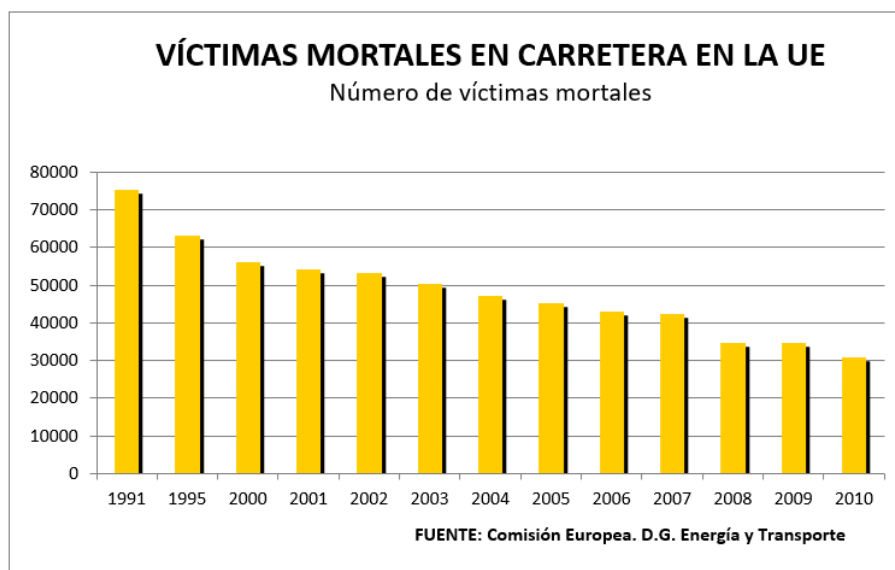


Conducción sobria, reto de futuro

Los progresos en materia de seguridad vial han sido intensos en los últimos años en el conjunto de la Unión Europea. Año tras año el número de víctimas mortales en las carreteras europeas ha ido disminuyendo de forma sostenida y progresiva. Si en la última década del siglo XX la mortalidad en carretera disminuyó un 25%, en la primera década del siglo XXI el ritmo de caída llegó hasta el 43%. Sin embargo, el número de víctimas mortales en las carreteras europeas quedó aún en la aterradora cifra de 31.029 personas, población equivalente a la de una ciudad media.

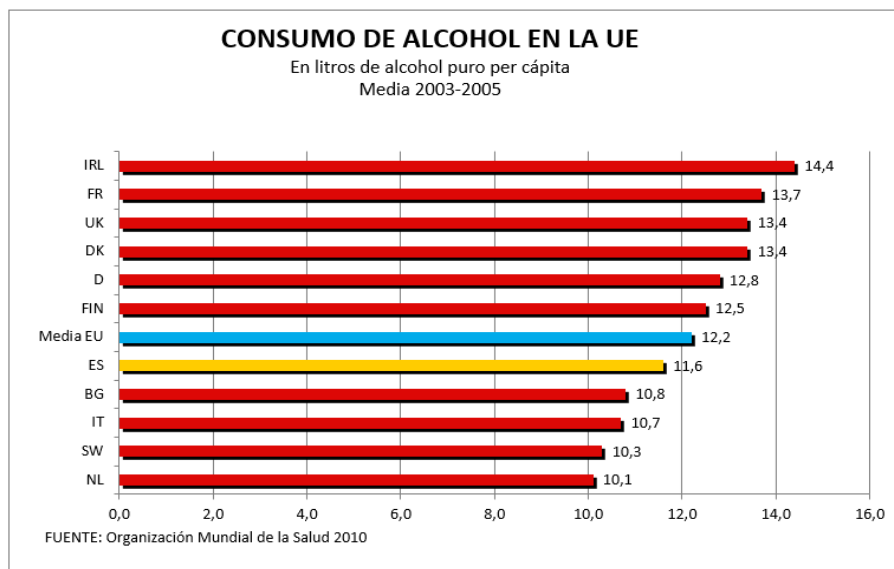


Los avances en la reducción de la siniestralidad obedecen a causas muy distintas, desde la mejora de las infraestructuras hasta la mayor seguridad de los vehículos y, sobre todo, al cambio de actitud de los conductores, que progresivamente han ido tomando conciencia de los riesgos de una conducción imprudente, por una parte alertados por campañas comunicativas de muy diversa naturaleza y por otra, incentivados por cambios en la regulación que han endurecido el incumplimiento de las normas de tráfico.

A pesar de la tendencia positiva en el cambio de actitud de los conductores del

conjunto de la Unión Europea, se siguen observando comportamientos anómalos en una parte relevante de la población con respecto al consumo de alcohol u otras sustancias estupefacientes en el momento de conducir. Estimaciones diversas sitúan alrededor del 30% el porcentaje de conductores que se sientan al volante tras haber consumido alcohol en mayor o menor medida.

Y es que el alcohol es un hecho arraigado en la cultura europea. Según datos de la Organización Mundial de la Salud publicadas en el año 2011, Europa es el continente con un consumo de alcohol per cápita más elevado con una media de 12,2 litros de alcohol puro para el conjunto de los 48 países europeos considerados. En España, el consumo fue ligeramente inferior, de 11,6 litros, lejos de las cotas registradas en Irlanda, el país con un mayor consumo en la UE-15.



El consumo de alcohol en Europa Occidental presenta modelos distintos, tanto en función del predominio de un u otro tipo de bebida (vino, cerveza o destilados) como en las pautas de consumo en cuanto a regularidad se refiere. Tradicionalmente en los países mediterráneos y del sur productores de vino el consumo de alcohol está más presente en la dieta cotidiana, mientras que en determinados países del norte o del este de Europa tiene unas características distintas en cuanto a intensidad y concentración en el tiempo.

Datos del Eurobarómetro ponen de manifiesto diferencias sustanciales entre países a

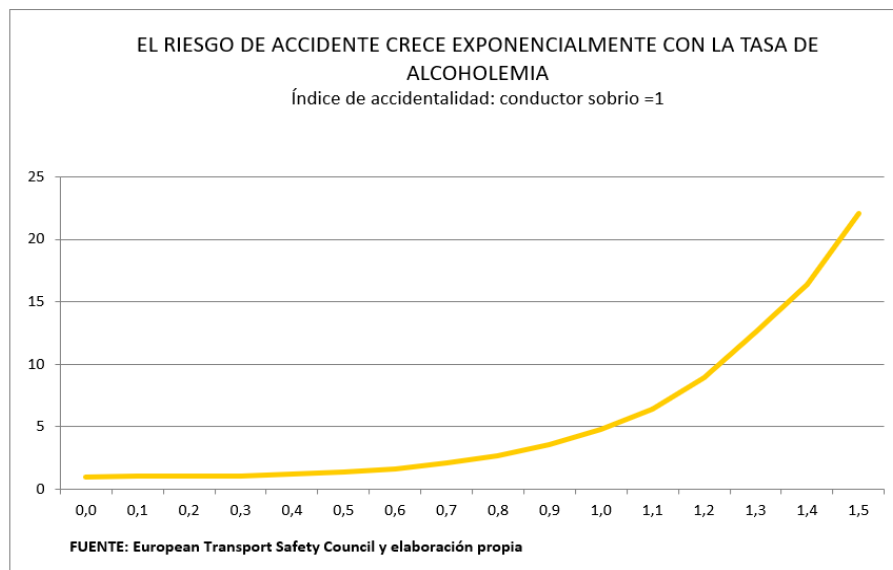
la hora de identificar los “bebedores de alta intensidad” (más de una botella de vino, cinco pintas de cerveza o cinco copas de espirituosos en una sola sesión). Mientras en Finlandia, Irlanda o el Reino Unido los encuestados admiten haberlo hecho hasta 2,5 veces en el último mes, en Italia, Suecia y Grecia no llega ni a una ocasión. En el caso de España los consumidores admitían haber superado este límite una vez en el último mes.

En consecuencia, abordar el tema del alcohol y la conducción a escala europea no es tarea fácil dada la diversidad de modelos culturales, no sólo los asociados al consumo de alcohol, sino también a las actitudes frente a la conducción en el contexto de consumo de alcohol.

Alcohol y riesgo vial

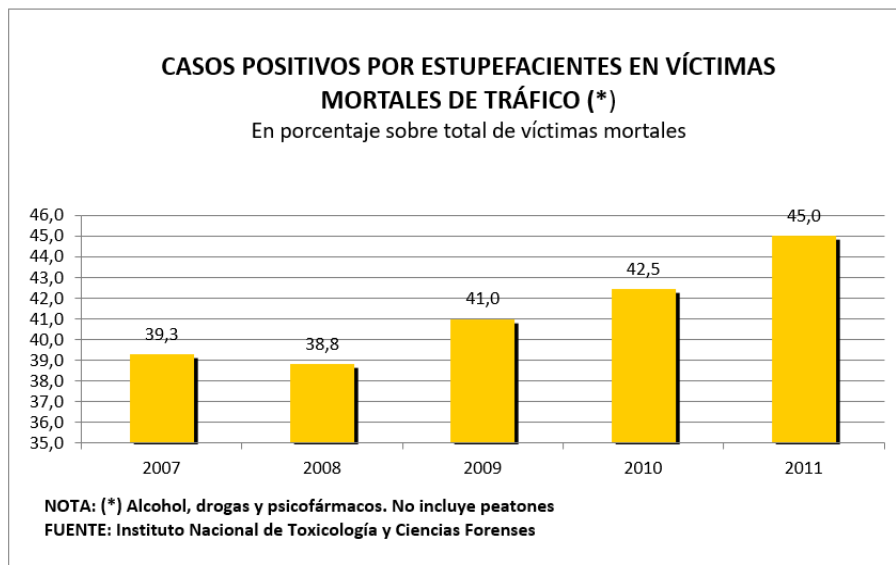
Es de sobra conocida la correlación del consumo de alcohol con los accidentes de tráfico y también la relación directa entre volumen de consumo y gravedad del accidente. La conducción bajo los efectos del alcohol no sólo limita las capacidades cognitivas y de percepción del conductor, sino que altera las pautas de comportamiento favoreciendo conductas más arriesgadas (velocidad, maniobras arriesgadas...) o simplemente disminuye la motivación para cumplir la ley, con lo cual se incrementa de manera automática la probabilidad de accidente.

La probabilidad de tener un accidente habiendo consumido alcohol crece exponencialmente respecto a la tasa de alcoholemia. Si bien es cierto que a niveles bajos de alcohol en sangre, hasta 0,3 gramos por litro, el riesgo no varía sensiblemente respecto al que pueda tener una persona sobria, la probabilidad aumenta drásticamente a medida que la concentración de alcohol en sangre crece. Así, con un nivel de 0,5 g/l, se ha estimado que la probabilidad de accidente es 1,4 veces superior. En el caso de conducción con un contenido de alcohol en sangre de 0,8 g/litro (límite legal aún en países como el Reino Unido), el riesgo de tener un accidente se incrementa en 2,7 veces respecto a un conductor totalmente sobrio o hasta 22 veces si el contenido de alcohol en sangre alcanza los 1,5 g/l.

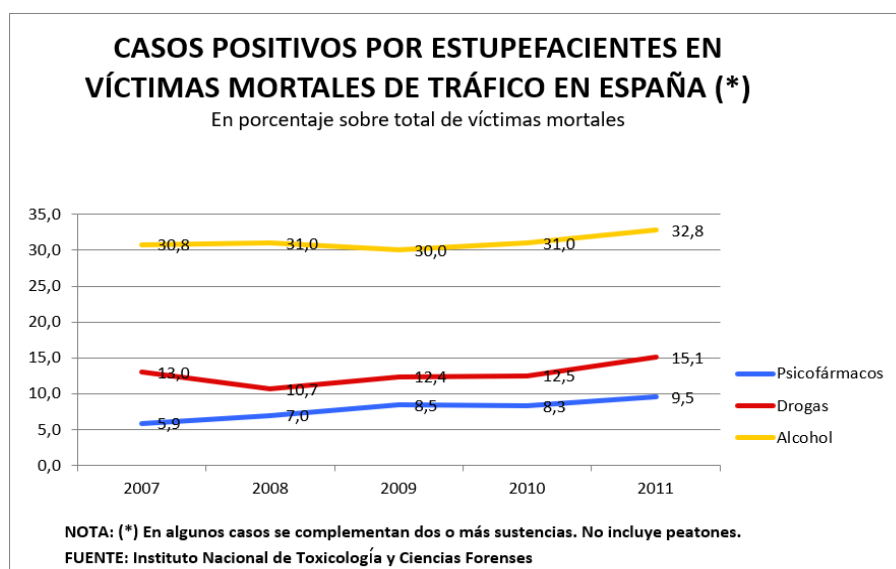


En cualquier caso, resulta indiscutible el impacto del alcohol en la siniestralidad vial. La Comisión Europea ha estimado que el alcohol es el responsable del 25% de las muertes en carretera en la Unión Europea, lo que pone sobre la mesa el potencial ahorrador de vidas de una conducción sobria. Unos números elementales situarían en cerca de 6.500 las vidas que se habrían podido salvar el año 2010 en toda la Unión Europea de haberse erradicado el alcohol de las pautas de conducción.

En el caso de España, las cifras son incluso más alarmantes, según el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. En efecto, cifras correspondientes a 2011 señalaban que en una muestra de 702 víctimas mortales de accidente de carretera en las que se practicaron análisis forenses, un 45,1% había dado positivo por alguna sustancia estupefaciente, en concreto alcohol, drogas o psicofármacos.

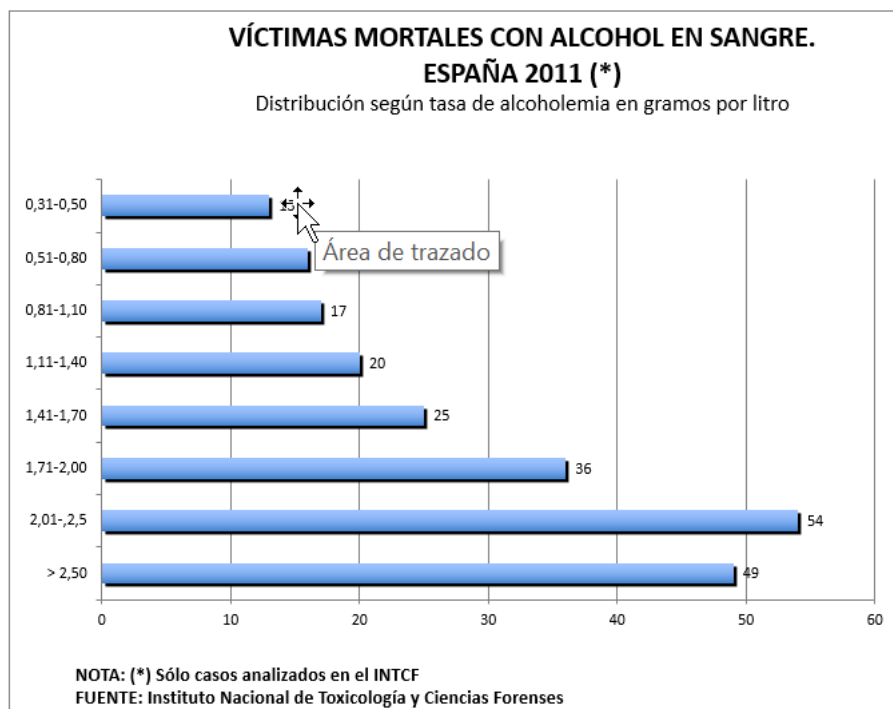


La situación es más grave aún en la medida en que el porcentaje de positivos entre las víctimas ha ido aumentando de forma sostenida en los últimos años para todas las sustancias estupefacientes. En el caso del alcohol, la proporción de la muestra que dio positivo aumentó dos puntos porcentuales entre el 2007 y el 2011 hasta el 32,8% de los casos; en las drogas, también dos puntos hasta un 15,1%; y en los psicofármacos hasta el 9,5%, casi doblando las cotas de 2007.



Por otro lado, también resulta evidente que a mayor tasa de alcoholemia, mayor gravedad del accidente. Según los datos del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses del año 2011, el 85% de las víctimas mortales a quienes se

practicaron análisis forenses dieron positivo con un nivel de alcohol en sangre superior a 0,8 gramos por litro.



Por lo tanto, prevenir y limitar el consumo de alcohol al sentarse al volante es un punto clave para lograr una reducción del número de víctimas en las carreteras, un hecho suficientemente conocido y abordado por parte de las instituciones públicas y privadas europeas o estatales.

Alcohol y conducción: el marco legal

La Comisión Europea ya manifestaba en julio de 2010 la necesidad de actuar de manera decidida para reducir a la mitad el número de víctimas de los accidentes de tráfico en el horizonte 2020, en la comunicación relativa a políticas de seguridad vial ([http:// ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm)), incidiendo, entre muchos otros temas, en las circunstancias limitativas de la capacidad de conducción.

La comunicación de la Comisión tuvo respuesta por parte del Consejo Europeo en diciembre de 2010, en un documento de conclusiones en seguridad vial en el que se adoptaba la visión cero para los accidentes en carretera, incidiendo en el uso de

nuevas tecnologías para afrontar problemas de limitación de la capacidad de conducción.

Posteriormente, en septiembre de 2011, el Parlamento Europeo, respondiendo al Consejo, adoptó el llamado “informe Koch” pidiendo a la Comisión una propuesta clara en el horizonte 2013 en tres frentes importantes:

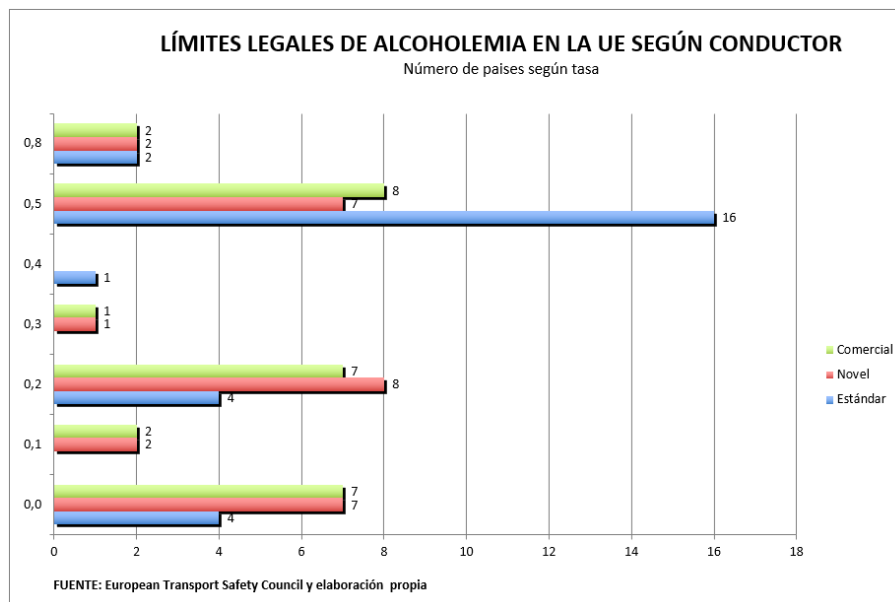
- Armonización europea de los límites de alcohol en sangre.
- El establecimiento del nivel cero para los conductores noveles y profesionales.
- La instalación obligatoria de mecanismos de detección de alcohol y de bloqueo del vehículo para todos los conductores de vehículos comerciales, de mercancías y de pasajeros y también para los particulares convictos por una infracción por conducción bajo los efectos del alcohol.

Más recientemente, en abril de 2012, el Consejo Europeo para la Seguridad Vial, organismo internacional de naturaleza no gubernamental integrado por 45 instituciones vinculadas al mundo de la movilidad y la seguridad vial, publicó un informe instando a los reguladores (europeos y los Estados miembros) a implantar normativas que excluyan cualquier nivel de consumo alcohólico previo a la conducción.

¿Hacia la tolerancia cero?

La tolerancia cero es un hecho ya en algunos países de la Unión Europea. Cuatro países, concretamente, Hungría, República Checa, Rumanía aplican una tasa de alcoholemia 0,0 para cualquier conductor. En tres países más, concretamente Alemania, Italia y Eslovenia, esta limitación se extiende a conductores noveles y vehículos comerciales de mercancías o pasajeros.

Por lo tanto, el objetivo de tolerancia cero supondría un cambio importante en el status quo actual en la medida en que 16 de 27 países de la Unión Europea mantienen el nivel de 0,5 g/l de alcohol en sangre como límite legal para la conducción de un conductor estándar; dos países más, Reino Unido y Malta, elevan el nivel hasta el 0,8 g/l; finalmente, otros cuatro (Eslovenia, Estonia, Polonia y Suecia), lo sitúan en 0,2 g/l.



Sería más sencillo sería instaurar este cambio para determinados segmentos de conductores, básicamente jóvenes y profesionales, en la medida en que ya la mayoría de países establecen el máximo en cuotas iguales o inferiores a 0,2 g/l, que en términos técnicos es asociable a una tasa de alcoholemia nula.

Apostar por la tolerancia cero tiene ventajas claras. De entrada anula la duda del conductor de si estará o no dentro del límite legal cuando ha consumido alcohol antes de conducir. En segundo lugar, en caso de cumplimiento de la normativa, se elimina el riesgo de accidentes derivados de esta causa.

Sin embargo, instaurar la tolerancia cero no supone, per se, el logro del objetivo de evitar la conducción bajo la influencia del alcohol. Al contrario, sólo es un punto de partida para estructurar toda una política de disuasión de la conducción bajo la incidencia de circunstancias limitativas de la capacidad de conducir.

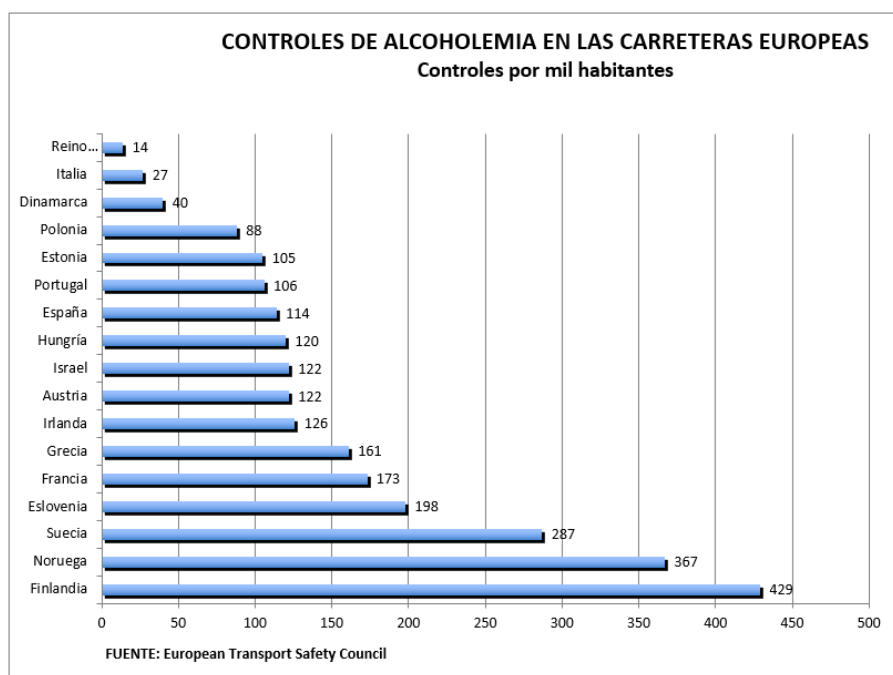
Esta política es compleja y, desgraciadamente, parece que debe combinar zanahoria y garrote pero sin perder de vista el objetivo primordial: el mayor grado de cumplimiento de la norma. Los instrumentos de esta política son comunes en los principales países europeos y fundamentalmente son:

- Campañas educativas y de información y comunicación.
- Refuerzo del control en las carreteras.
- La regulación.

En el caso de las campañas, un punto relevante es el foco. Campañas muy genéricas pueden tener una eficacia desigual, probablemente más elevada en los bebedores menos habituales y más débil entre otros segmentos de población como los bebedores habituales de mediana edad o ciertos grupos de jóvenes durante el fin de semana.

El refuerzo del control en las carreteras, por su parte, resulta un elemento disuasorio importante si la población es consciente del aumento relativo de la probabilidad de ser controlado. Lo cierto es que en países europeos con una intensidad importante de controles de alcoholemia, el número de muertos atribuidos al alcohol en accidentes de carretera ha disminuido, si bien también en otros países con menor intensidad de los controles el número de víctimas ha descendido incluso con mayor fuerza.

Aún a pesar de las dificultades de interpretación de las cifras, parece que en países como España, Francia e Italia, con un nivel de controles por habitante relativamente bajo, la reducción de la siniestralidad atribuible al alcohol es relativamente muy baja respecto a otros países europeos, lo que hace pensar en la importancia del hecho cultural ante la resistencia al cambio en el comportamiento de la población.



En tercer lugar, en materia de regulación, los puntos claves son las sanciones y el

establecimiento de mecanismos que imposibiliten la conducción en el caso de consumo de alcohol superior a la norma (“alcolocks”). En el caso de Irlanda, campeón europeo en la reducción de las víctimas de tráfico atribuidas al alcohol, el endurecimiento de las sanciones ha jugado un papel fundamental en el éxito de las políticas, del mismo modo que también ha influido el establecimiento de control obligatorio a todos los vehículos parados por la policía. En el caso de los “alcolocks” habrá que ver cuáles son los progresos de la propuesta del Consejo Europeo para la Seguridad Vial.

Desde esta perspectiva, pues, entendemos la tolerancia cero como un objetivo de movilidad segura, en particular aplicado a segmentos específicos de población como los jóvenes y los conductores profesionales. Sin embargo, lo que parece más importante es llegar a forzar el cambio de actitud de la población ante el alcohol o las drogas y la conducción vistas las cifras en España. El consumo de alcohol y drogas aumenta sin cesar y también aumentan las víctimas que las han consumido. Sin forzar el cambio de actitud, obtener verdaderos progresos en la reducción de la siniestralidad debida al alcohol y las drogas en las vías públicas será un objetivo mucho más lento y complicado.