



Presentación del Informe

Pere Navarro: “Reducir la tasa de alcohol al volante es un compromiso moral con quienes perdieron la vida en la carretera”

- El estudio realizado por el INTRAS de la Universidad de Valencia, respalda la medida con evidencias científicas y propone una batería de medidas para frenar la siniestralidad vial causada por el alcohol.
- Entre 2018 y 2022, los siniestros relacionados con el alcohol crecieron un 20% y el impacto en la mortalidad y en la gravedad de los accidentes ha sido y es notable.
- Noruega y Suecia, referentes en seguridad vial ya adoptaron la tasa de 0,1mg/l de aire espirado en 1990 con buenos resultados.
- Todos los organismos internacionales, OMS, Unión Europea y ETSC recomiendan reducir la tasa a 0,1 mg/l espirado

10 de abril 2025.- La siniestralidad vial provocada por el consumo de alcohol sigue siendo una de las principales causas de muerte en carretera en España. Por este motivo, en el marco de las acciones impulsadas por el Ministerio del Interior para mejorar la seguridad vial en España, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha presentado hoy un estudio titulado *“Recomendaciones para la reducción de la incidencia del consumo de alcohol sobre la siniestralidad a partir del estudio de la situación actual, el análisis comparado de políticas europeas y el conocimiento existente sobre el impacto de diferentes alternativas”*, elaborado por el Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia.

Este informe responde al anuncio realizado por el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, en septiembre de 2024, sobre la intención del Gobierno de reducir la tasa legal de alcohol al volante a 0,1 mg por litro de



aire espirado -equivalente al 0,2 g por litro en sangre- como medida clave para reducir la siniestralidad vial. A raíz de esta iniciativa, la DGT encargó un análisis exhaustivo de la situación actual en España, con el fin de proporcionar recomendaciones basadas en datos objetivos, análisis comparado y evidencia científica.

La jornada de presentación del informe ha sido inaugurada por el director general de Tráfico, Pere Navarro, quien ha destacado que la propuesta de reducir la tasa máxima de alcohol al volante responde a una demanda ampliamente compartida. *“Antes incluso de que llegara al Congreso de los Diputados, ya recibíamos numerosas peticiones tanto de administraciones públicas como de entidades privadas solicitando una reducción del límite legal. Incluso la propia ciudadanía nos reclamaba avanzar hacia una tasa 0,0 como reflejo de una mayor conciencia social”, afirmó.*

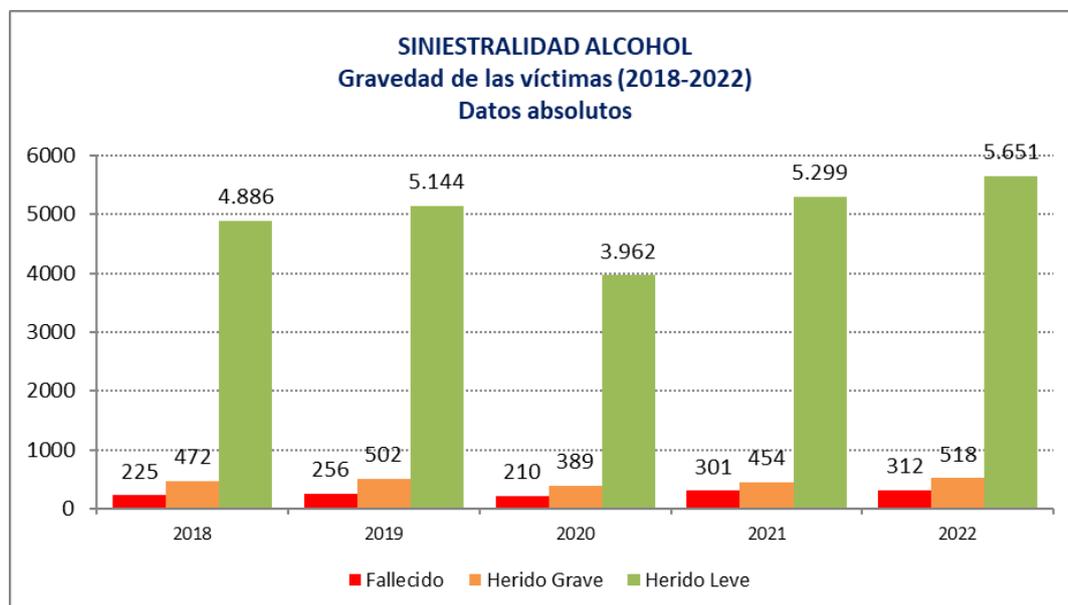
El Director de la DGT subrayó que la sociedad ha evolucionado y que hoy existe un consenso claro sobre la incompatibilidad total entre alcohol y conducción. *“Hemos madurado como sociedad y sabemos que esta combinación no tiene cabida en una movilidad segura. Reducir la tasa de alcohol al volante no es solo una medida legal; es, sobre todo, un compromiso moral con quienes perdieron la vida en la carretera y con las familias que aún sufren las consecuencias de esos siniestros.”* Por ello, concluyó, *“ha llegado el momento de dejar atrás los debates, ser coherentes con nuestras campañas de concienciación y fijar un límite de 0,1 mg/l espirado que en la práctica equivale a cero, cero”.*

UN PROBLEMA ESTRUCTURAL: ALCOHOL Y SINIESTRALIDAD EN CIFRAS

El informe analiza los datos de distintas fuentes oficiales españolas, como la base ARENA de la DGT, el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses y la Fiscalía de Seguridad Vial. Los resultados son claros: el alcohol sigue siendo uno de los factores de riesgo más graves y persistentes en la siniestralidad vial.

Entre 2018 y 2022, se registraron en España 467.117 siniestros con víctimas. De ellos, 18.727 estuvieron directamente relacionados con el consumo de alcohol, lo que supone un aumento del 20,3% en estos años. Además, la presencia de alcohol no solo incrementa el número de víctimas

(+16 por ciento) y fallecidos (5 puntos porcentuales más), sino también la gravedad de los siniestros.



A estos datos se suman evidencias del Instituto Nacional de Toxicología que reflejan una tendencia preocupante: un número creciente de conductores fallecidos presentaban alcohol, drogas o fármacos en su organismo, y lo mismo ocurre con peatones víctimas de siniestros viales.

Según el profesor Luis Montoro *“el alcohol, incluso en pequeñas cantidades puede afectar a la visión, a la coordinación, al tiempo de reacción, a la percepción del riesgo, a la toma de decisiones, a las distracciones, a la precisión de las maniobras, a la fatiga, al comportamiento del conductor y un largo etc. Algunos conductores piensan que, aunque beban no van a tener un siniestro. Los estudios dicen precisamente que esa conducta es un predictor claro de que van a sufrir un siniestro”*.

RECOMENDACIONES Y PROPUESTAS DEL INFORME

El estudio, presentado por Luis Montoro, director del grupo de investigación FACTHUM.Lab, INTRAS, y José Ignacio Lijarcio, responsable de gestión del proyecto, propone como medida prioritaria la reducción de la tasa máxima de alcohol permitida para todos los conductores a 0,10 mg/l de aire espirado, alineándose con las recomendaciones de la Organización Mundial



de la Salud, la Unión Europea y el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC).

Esta tasa ya está implementada desde hace años en países como Suecia y Noruega, dos de los países europeos que tienen los mejores datos del mundo en seguridad vial y siniestralidad, tal y como lo demuestran las cifras.

En concreto, en 2022-2023 Noruega tuvo una tasa de 21-22 fallecidos por millón de habitantes y Suecia de 22-22, frente a la de España que se situó en 37-36, siendo la media europea de 46.

La bajada de la tasa de alcohol en aire espirado de 0,25 a 0,10mg/l realizada en Noruega y Suecia en 1990 y acompañada de otras medidas complementarias, supuso una reducción del 12 por ciento en los siniestros con víctimas, una disminución de un 8 por ciento de los siniestros mortales y además se rebajaron un 16 por ciento los casos de personas que conducían bajo los efectos del alcohol. No obstante, el informe destaca que la bajada por si sola, no sería suficiente si no se acompaña de un conjunto de medidas complementarias como:

- Incremento de los controles de alcoholemia, especialmente en zonas urbanas, con una estrategia aleatoria y altamente visible.
- Generalización de los controles de doble prueba (alcohol y drogas).
- Reformas legales para sancionar de forma más eficaz el policonsumo.
- Potenciación de campañas de concienciación ciudadana.
- Fortalecimiento de la educación vial en autoescuelas y programas de reeducación para infractores reincidentes.

El informe también advierte de que la reducción de los límites legales de alcoholemia o el endurecimiento de las sanciones tienen un impacto limitado —cuando no nulo— en el comportamiento de los conductores alcohólicos o de quienes consumen alcohol de forma habitual y excesiva. En estos casos, la disociación entre el consumo y la conducción no se produce por la vía punitiva, sino con programas específicos de reeducación vial y tratamiento



sanitario que pueden resultar realmente eficaces para modificar sus conductas de riesgo.

TASAS ACTUALES EN LA UNIÓN EUROPEA

Frente a la propuesta de fijar la tasa máxima de alcohol en 0,10 mg/l en aire espirado, las dos grandes alternativas internacionales son 0,5 g/l o la llamada tasa 0,00. La primera, ampliamente utilizada en el pasado y que es la que actualmente tiene España, ha sido cuestionada por numerosos estudios que demuestran que, con ese nivel de alcoholemia, el riesgo de muerte al volante puede llegar a triplicarse, algo inaceptable tanto para la sociedad como para las autoridades encargadas de la seguridad vial de los Estados miembros.

Por otro lado, aunque la tasa 0,00 resulta sencilla de comunicar, su aplicación práctica es inviable debido a que alimentos, medicamentos y bebidas “sin” pueden contener trazas de alcohol, lo que puede generar falsos positivos. De hecho, y según los autores de este estudio, muchos países que recogen este límite en su legislación, solo sancionan cuando se superan ciertos umbrales en la prueba.

Antonio Avenoso, director ejecutivo del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), ha participado en la Jornada y ha compartido con los asistentes la visión europea sobre esta problemática, destacando la importancia de armonizar políticas eficaces contra el binomio alcohol-conducción y adoptar medidas concretas para reducir las fatales consecuencias.

Según Avenoso *“España es un país que toma medidas audaces, primero lo hicieron con los 30 km en las ciudades y ahora con una medida para combatir la conducción bajo los efectos del alcohol” “Cuando se trata de conducir bajo los efectos del alcohol, el mensaje más simple es también el más seguro: no beba alcohol antes de conducir. Con este nuevo límite, España asume un papel de liderazgo en Europa. Con la vigilancia adecuada, esta medida evitará que muchas vidas sean arruinadas o destruidas”*.

UN COMPROMISO COLECTIVO



El informe deja claro que solo a través de una estrategia integral será posible alcanzar resultados duraderos y efectivos en la lucha contra el alcohol al volante. Para ello, es fundamental sumar esfuerzos desde todos los ámbitos: administraciones públicas, cuerpos y fuerzas de seguridad, sistema judicial, entidades sociales, asociaciones de víctimas, sector privado y ciudadanía. La clave está en trabajar de forma coordinada, guiados siempre por la evidencia científica y el interés común.

Con las conclusiones del estudio ya presentadas, la responsabilidad recae ahora en el Congreso de los Diputados. *“Es el momento de que sus señorías den un paso decisivo hacia una legislación que refleje el sentir de una sociedad cada vez más consciente, porque la reducción de la tasa de alcohol no es solo una medida legal; es una declaración de principios sobre el tipo de sociedad que queremos ser: más segura, más responsable y más consciente de que el alcohol y la conducción nunca deben ir de la mano”*, concluyó el director general de Tráfico.