

INFORME:  
Consumo de Alcohol en  
Siniestros Viales de la Provincia  
del Neuquén, año 2020

Observatorio de Consumos Problemáticos  
Diciembre 2021

SUBSECRETARÍA DE  
CIUDADES SALUDABLES  
Y PREVENCIÓN DE  
CONSUMOS PROBLEMÁTICOS

MINISTERIO DE NIÑEZ,  
ADOLESCENCIA, JUVENTUD  
Y CIUDADANÍA

**NEUQUÉN**  
PROVINCIA





Gobernador de la Provincia del Neuquén  
Cr. Omar Gutiérrez

Ministra de Niñez, Adolescencia, Juventud y Ciudadanía  
Abg. Sofía Sanucci Giménez

Subsecretario de Ciudades Saludables y Prevención de Consumos  
Problemáticos  
Lic. Hernán Ingelmo

Observatorio de Consumos Problemáticos

Integrantes que participaron del informe

Lic. Agustín Albornoz  
Lic. Paula Alvear  
Lic. Julián Delaloye



## Índice

Prólogo.....	3
Agradecimientos.....	4
Presentación.....	5
1. Consideraciones sobre el consumo de alcohol en siniestros viales.....	6
2. Objetivos y Aspectos metodológicos.....	7
2.1. Objetivo General.....	7
2.2. Objetivos específicos.....	7
2.4. Definiciones operativas.....	9
3. Características del consumo de alcohol en siniestros viales.....	12
3.1. Caracterización de conductores/as con alcoholemia positiva y negativa.....	12
3.2. Caracterización de los siniestros con test de alcoholemia.....	15
Según localidad.....	15
4. Discusión final.....	18
5. Referencias bibliográficas.....	20



## Prólogo

En el año 2017 la provincia del Neuquén adhirió a los Objetivos de Desarrollo Sustentable establecidos por la Organización de las Naciones Unidas de cara al año 2030. Estos lineamientos han sabido ser el norte de la Subsecretaría de Ciudades Saludables y Prevención de Consumos Problemáticos (SCSyPCP) perteneciente al Ministerio de Niñez, Adolescencia, Juventud y Ciudadanía, para el diseño y ejecución de políticas públicas de prevención para el abordaje de distintas problemáticas.

Al mismo tiempo, al hablar del consumo de alcohol al volante estamos abordando una de las principales conductas de riesgo asociadas con los siniestros viales. Desde la Subsecretaría, se busca hacer un aporte para consolidar un trabajo interinstitucional que aúne las fuerzas necesarias para una transformación real, que implique la reducción de riesgos, así como la concientización y sensibilización social respecto a la magnitud que tiene la problemática del alcohol al volante en la sociedad actual.

El consumo de alcohol genera efectos sobre el organismo que impactan en las habilidades necesarias para conducir. Los siniestros producidos como consecuencia de la pérdida de control del vehículo por parte de quien conduce bajo la influencia del alcohol son evitables y resulta crucial trabajar en su prevención de manera integral, contemplando aspectos que van desde la formación inicial de los/as conductores/as hasta la realización de campañas de concientización y la planificación estratégica de controles vehiculares que breguen por el cumplimiento de la ley.

Este informe elaborado por el Observatorio de Consumos Problemáticos permite visibilizar la situación del consumo de alcohol al volante en la provincia del Neuquén con datos actualizados, con el propósito de aportar herramientas para pensar estrategias preventivas de manera conjunta entre distintos organismos y comunidades.

---

**Lic. Hernán Ingelmo**  
Subsecretario de Ciudades Saludables  
y Prevención de Consumos Problemáticos



## Agradecimientos

A lo largo de esta producción hemos dialogado y trabajado de manera conjunta con distintos actores. En nombre de la Subsecretaría de Ciudades Saludables y Prevención de Consumos Problemáticos y del Observatorio de Consumos Problemáticos agradecemos a los siguientes organismos por su acompañamiento: Observatorio Vial de la Dirección Provincial de Seguridad Vial, Ministerio de Seguridad, Gobierno de la Provincia del Neuquén, Pan American Energy, Fundartox, y la Asociación Civil Intercambios.

Queremos agradecer especialmente a María Pía Pawlowicz y Yamila Abal por el acompañamiento teórico y metodológico que nos brindaron para la realización de este trabajo.



## 1. Presentación

El Observatorio de Consumos Problemáticos (OCP) es un área de la Subsecretaría de Ciudades Saludables y Prevención de Consumos Problemáticos (SCSyPCP), perteneciente al Ministerio de Niñez, Adolescencia, Juventud y Ciudadanía de la Provincia del Neuquén. Surge con el propósito de lograr un mayor entendimiento sobre la problemática de los consumos de sustancias psicoactivas en la provincia.

El OCP tiene por objetivo producir y monitorear información relevante para el diseño de políticas públicas que apunten a la sensibilización y prevención social respecto de los consumos problemáticos. Sus acciones se enmarcan en lo dispuesto por la Ley Nacional N.º 26.934, el Plan Integral para el Abordaje de los Consumos Problemáticos -IACOP, la Ley N.º 24.788 de Lucha contra el Alcoholismo y la Ley Nacional N.º 26.657 de Salud Mental.

En el ámbito provincial, el OCP se inscribe en las directrices de la Ley de Ministerios 3190/19 y su decreto modificatorio 2128/21, en tanto produce información para “planificar, diseñar y coordinar políticas públicas tendientes a la reinserción de las personas en el campo de los consumos problemáticos y las adicciones”. Para ello es preciso sistematizar la información disponible y elaborar estudios sobre diferentes dimensiones del consumo problemático de sustancias psicoactivas. En esta línea, el presente informe tiene el propósito de generar y difundir información útil para la creación y/o consolidación de políticas públicas en torno a la prevención del consumo de alcohol al conducir.

En este trabajo se indaga sobre algunos patrones de los siniestros viales con alcoholemia positiva en comparación con aquellos que tuvieron alcoholemia negativa en la provincia de Neuquén durante el año 2020. A fines analíticos, se focaliza en ocho localidades que efectuaron y registraron test de alcoholemia en contexto de siniestro.

Los datos utilizados para la realización de este informe fueron aportados por el Observatorio Vial, dependiente de la Dirección Provincial de Seguridad Vial (en adelante DPSV), donde se registran a través de un Formulario Estadístico Único (FEU), siniestros viales de la provincia. La DPSV enmarca su intervención en normativas provinciales de Seguridad Vial, tales como la Ley N.º 24449, Ley N.º 26363, y Ley N.º 2178.



## 2. Consideraciones sobre el consumo de alcohol en siniestros viales

El consumo de bebidas alcohólicas constituye un importante problema de salud pública. Sus consecuencias de orden físico, mental y social tienen un gran impacto sociosanitario, con importantes efectos diferenciales entre distintos grupos de población, así como grandes costes sociales derivados tanto de la utilización de los servicios sanitarios como de las pérdidas materiales y de producción que ocasiona (Chang de la Rosa, 2012).

Según un estudio de la Secretaría de Políticas integrales sobre Drogas de la Nación Argentina (SEDRONAR) del año 2017, el 81% de las personas tomaron alguna bebida alcohólica en su vida y unas 2.299.598 personas comenzaron a beber en el último año (2017), de las cuales unas 320.000 son preadolescentes y adolescentes. El consumo actual de alcohol se encuentra presente en el 53% de la población, y en mayor medida en los varones. Entre los 18 a los 24 años se observa la tasa más elevada del 62 % y entre los adolescentes, la menor, del 34,7%. Datos que alertan como su devenir histórico la ha convertido en una sustancia ampliamente utilizada y con una enorme aceptación social (Pons & Buelga, 2011).

En paralelo, la complejidad del consumo de alcohol como fenómeno social también se manifiesta en la tensión que existe entre las dimensiones culturales y biomédicas de la problemática. Según la OMS (2015), el consumo de alcohol aumenta la probabilidad de desarrollar más de doscientas enfermedades y afecciones, entre ellas epilepsia, cirrosis, lesiones y muertes por violencia o choques. Su ingesta implica la disminución de 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.

En casos como lesiones por causas externas -por ejemplo, una fractura debido a un choque de tránsito- no solo intervendría el volumen consumido sino además el patrón de consumo. Dado que no es lo mismo beber dos cervezas a lo largo de una tarde, que hacerlo en una hora y justo antes de conducir (Cherpitel et al, 2015). Cuando existen 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 (Ministerio Nacional de Transporte, 2021).

Por todos estos motivos, en el marco de la siniestralidad, el consumo de alcohol previo a la conducción es un factor de riesgo de relevancia que actúa incrementando tanto la probabilidad de ocurrencia de siniestros como la severidad de las lesiones resultantes.

Los siniestros viales son la primera causa de muerte de jóvenes de Argentina y en



otros países de la región y el riesgo de provocar uno aumenta al consumir alcohol (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2016).

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sobre un total de 1806 casos el 93% de los conductores de autos y motos declara que sabe que beber y conducir aumenta el riesgo de sufrir un siniestro vial. No obstante, aproximadamente el 20% de la población conductora asumió haber conducido un vehículo bajo los efectos del alcohol en el último año (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2017). Este dato muestra cómo poseer información sobre los riesgos de consumir alcohol antes de conducir no siempre es un factor que impacte de forma directa en las decisiones complejas de la vida de las personas.

Actualmente en la provincia del Neuquén son tres los municipios donde rige una ordenanza de “tolerancia cero” de consumo de alcohol al volante: Neuquén capital<sup>1</sup>, Chos Malal y San Martín de los Andes<sup>2</sup>.

### 3. Objetivos y Aspectos metodológicos

#### 3.1. Objetivo General

Analizar características generales del consumo de alcohol en siniestros viales de la provincia del Neuquén durante el 2020, considerando a sus conductores/as y teniendo en cuenta la localidad y momento del año en que ocurrieron.

#### 3.2. Objetivos específicos

- Analizar la relación entre el sexo y la edad de los/as conductores/as con su condición de alcoholemia y graduación alcohólica al momento del siniestro.
- Analizar la relación entre la condición de alcoholemia y la graduación alcohólica de los/as conductores/as con la consecuencia del siniestro en los/as mismos/as, comparando aquellos/as que resultaron lesionados/as con aquellos/as que no.
- Analizar la condición de alcoholemia y la graduación alcohólica según localidad donde ocurrió el siniestro, comparando aquellas donde rige, o no, la “tolerancia cero” al volante.
- Caracterizar la tendencia de siniestros con alcoholemia positiva por mes y día ocurrido, en comparación con aquellos con alcoholemia negativa.

---

<sup>1</sup>La disposición está enmarcada en la Ordenanza N°13.712, incorporada al Código de Faltas local Ordenanza N°12.028 y a la Ordenanza N°12.668 que obliga al municipio a llevar un registro de las personas inhabilitadas por conducir ebrias.

<sup>2</sup> En el caso de San Martín de los Andes, la ordenanza se lanzó a inicios del año 2021, por lo tanto, en este informe será contemplada como una localidad sin ordenanza de “tolerancia cero”.



### 3.4. Aspectos metodológicos

El diseño del estudio es descriptivo de tipo transversal y basado en fuentes secundarias. Concretamente, se utilizaron bases de datos aportadas por el Observatorio Vial, dependiente de la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Seguridad de la provincia de Neuquén. Se seleccionaron datos de conductores/as y siniestros de 8 localidades donde existían registros de test de alcoholemia realizados.

A fines metodológicos se escogieron variables pertinentes para el análisis, en función de los objetivos propuestos. Las mismas son:

- Sexo<sup>3</sup>
- Edad
- Condición de alcoholemia
- Graduación de alcohol en sangre
- Localidad
- Mes del siniestro
- Día del siniestro

Las localidades fueron seleccionadas en tanto registraron siniestros viales con conductores/as que presentaron resultados positivos y negativos al test de alcoholemia, durante el año 2020: Centenario, Chos Malal, Neuquén Capital, Vista Alegre, Piedra del Águila, Plottier, San Martín de los Andes y Senillosa.

La muestra de los/as conductores/as es de 734 casos, 144 personas con alcoholemia positiva (20%) y 590 con alcoholemia negativa (80%). Los test de alcoholemia fueron realizados en 622 siniestros<sup>4</sup>, de los cuales 141 presentaron conductores con alcoholemia positiva (22,7%) y 481 alcoholemia negativa (77,3%).

El instrumento mediante el cual se reunió la información fue el Formulario Estadístico Único (FEU), principal herramienta de recolección de datos propuesta por la Dirección Nacional de Observatorio Vial (en adelante DNOV). El FEU releva datos de resultados finales de la seguridad vial -siniestralidad vial- y permite recolectar datos acerca de las características de los siniestros, de los vehículos participantes y de las víctimas involucradas<sup>5</sup>. El mismo se aplicó bajo el criterio y protocolo establecido por las fuerzas policiales de la Dirección de Tránsito de la Policía de la provincia del Neuquén.

---

<sup>3</sup> Los datos de la variable sexo surgen del instrumento de registro que hace la DPSV, que recoge esta información del DNI de cada persona y la vuelca en el FEU. Dado que no se cuenta con la información de la expresión de género de los/as conductores/as, en este informe se utilizan las categorías "femenino" y "masculino" tal como aparece en dichos formularios.

<sup>4</sup> Cabe aclarar que los siniestros que implican una colisión, pueden estar protagonizados por dos o más conductores/as.

<sup>5</sup> Visitar la página web del Observatorio Vial del Ministerio de Transporte de Nación (Formularios | Argentina.gob.ar)



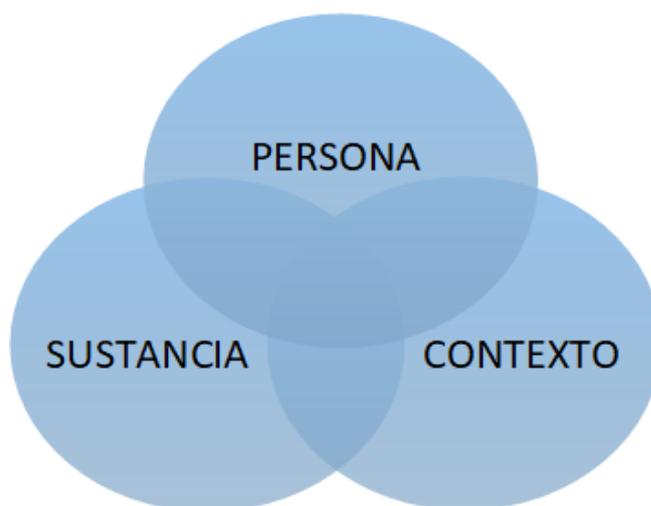
### 3. Definiciones operativas

Considerando que la fuente de información corresponde a una base de datos provista por el Observatorio Vial, metodológicamente resulta pertinente que las categorías conceptuales en la dimensión de la Seguridad Vial se desprendan del mismo lenguaje. En cuanto a la forma de comprender a los consumos problemáticos, se retoman definiciones asociadas al abordaje integral comunitario y al marco normativo vigente.

#### *Consumos Problemáticos*

Siguiendo al Plan IACOP, Ley 26.934, se entiende por consumos problemáticos aquellos consumos que —mediando o sin mediar sustancia alguna— afectan la salud física o psíquica del sujeto y/o las relaciones sociales. Los consumos problemáticos pueden manifestarse como adicciones o abusos al alcohol, tabaco, drogas psicotrópicas — legales o ilegales— o producidos por ciertas conductas compulsivas de los sujetos hacia el juego, las nuevas tecnologías, la alimentación, las compras o cualquier otro consumo que sea diagnosticado compulsivo por un profesional de la salud.

Desde el modelo de abordaje integral comunitario se considera a los consumos como procesos complejos en los que interaccionan las sustancias, las personas y los contextos donde se producen los vínculos entre los dos elementos anteriores, atravesados por dimensiones políticas y culturales. Es decir, en este modelo se contemplan como variables: qué, quién, cómo, cuándo, dónde y por qué se consume.



Graciela Touzé (2010) sostiene que existen diferentes formas de vincularse con las drogas y cualquiera de ellas puede provocar daños a las personas si se constituyen en un uso problemático. El mismo se define como aquel que afecta negativamente, en forma ocasional o crónica, uno o más aspectos de la vida de una persona: su salud física



o mental; sus relaciones sociales primarias -familia, pareja, amigos-; sus relaciones sociales secundarias -trabajo, estudio-; y sus relaciones con la ley.

En relación con la conducción de vehículos, el consumo de alcohol constituye un consumo problemático porque la ingesta de bebidas alcohólicas conlleva un aumento en el riesgo de que se produzcan siniestros viales, y este peligro se incrementa cuanto mayor es la cantidad de alcohol en sangre de la persona al volante. (Glosario de términos y definiciones según Seguridad Vial, 2021).

### *Siniestros viales y Accidentes*

Se elige hablar de siniestros en vez de accidente para enfatizar la responsabilidad y capacidad de agencia de las personas en relación al tránsito vehicular. Cuando se habla de accidente, se hace referencia a un hecho azaroso o fortuito, una situación o hecho de fuerza mayor o inesperada, que no puede controlarse, por ejemplo, una situación climática extrema o adversa. En cambio, el término siniestro expresa un hecho que sí puede prevenirse y es evitable. Son sucesos predecibles, donde lo que provoca determinado acontecimiento es causal, es decir, existe una acción verificable que lo explica.

Por este motivo la mayoría de los choques o situaciones trágicas en el tránsito se consideran siniestros, ya que generalmente son evitables y son ocasionados por errores humanos o hechos causales. Junto a esta distinción entre accidente y siniestro, también nos parece importante señalar que dichos factores -entiéndase errores humanos o hechos causales- son la manifestación y resultado de cada contexto sociocultural, en el que se inscriben concepciones y representaciones sociales sobre los factores de riesgo y de protección al momento de conducir un vehículo.

Los siniestros viales pueden clasificarse principalmente en:

- Colisión: Siniestro producido por el encuentro violento entre dos o más vehículos en movimiento.
- Vuelco: Siniestro producido por el giro sobre el eje transversal y/o longitudinal del vehículo.
- Despiste: Siniestro producido por la salida del vehículo o abandono de la calzada contra la voluntad de su conductor.

### *Concentración de Alcohol en Sangre*

Para comprender los efectos de la graduación alcohólica en las personas resulta necesario referirse al índice de Concentración de Alcohol en Sangre (en adelante CAS), el cual representa cohortes de valores de gramos por litro de sangre.

Según la Dirección Nacional de Observatorio Vial (2021<sup>a</sup>), la CAS puede graduarse en función de los efectos que tiene sobre el organismo y estado sensorial de las personas. Si se tiene en cuenta las tasas de alcoholemia según la bebida y cantidad consumida, y si se trata de un hombre o una mujer, se tiene referencia de que:

- Una cerveza de un litro, con una graduación de alcohol del 5%, representa 39 gramos de alcohol puro, o sea, casi 3 unidades.
- Una copa de vino de 150 mililitros, cuya graduación alcohólica es del 12%, representa un equivalente a 9.5 gramos, es decir, un poco menos de una unidad.

TASA DE ALCOHOLEMIA DE BEBIDAS MÁS HABITUALES			
TIPO DE BEBIDA	CANTIDAD	HOMBRE 70-90 Kg.	MUJER 50-70 Kg.
<b>CERVEZA</b> 330ml 5° alc.	1 tercio	0,21-0,28	0,34-0,48
	2 tercios	0,43-0,55	0,68-0,95
	3 tercios	0,64-0,83	1,02-1,43
<b>VINO/CAVA</b> 100ml 12° alc.	1 vaso	0,16-0,20	0,25-0,35
	2 vasos	0,31-0,40	0,50-0,69
	3 vasos	0,47-0,60	0,74-1,04
<b>LICOR</b> 45ml 23° alc.	1 vaso	0,13-0,17	0,21-0,30
	2 vasos	0,27-0,35	0,43-0,60
	3 vasos	0,40-0,52	0,64-0,90
<b>BEBIDAS BLANCAS</b> 45ml 38° alc.	1 vaso	0,22-0,29	0,35-0,49
	2 vasos	0,44-0,57	0,71-0,99
	3 vasos	0,67-0,86	1,06-1,48
<b>COMBINADO</b> 50ml 38° alc.	1 vaso	0,25-0,32	0,39-0,55
	2 vasos	0,49-0,63	0,78-1,10
	3 vasos	0,74-0,95	1,18-1,65

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Riojano, España (2014)

En cuanto a los efectos del alcohol según graduación alcohólica, se tiene referencia de que:

- 0,2 gramos por litro de sangre: implica alguna pérdida de juicio, relajación, alteración en el estado de ánimo. El efecto predecible al conducir es de disminución de las funciones visuales y atención dividida.
- 0,5 gramos por litro de sangre: comportamiento exagerado, deterioro del juicio, disminución del estado de alerta, liberación de la inhibición. El efecto predecible al



conducir es de 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, autocontrol, razonamiento y memoria se deterioran. El efecto predecible al conducir es el de pérdida de concentración, memoria a corto plazo, control de velocidad y capacidad de procesamiento de la información.
- 1 gramo por litro de sangre: deterioro evidente del tiempo de reacción y el control, dificultad para hablar, mala coordinación y ralentización del pensamiento. El efecto predecible al conducir es el de 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. El efecto predecible al conducir es el de deficiencia sustancial en el control del vehículo, en la atención y en el procesamiento de información visual y auditiva.

#### **4. Características del consumo de alcohol en siniestros viales**

En este apartado se caracterizan a los/as conductores/as que participaron de siniestros viales donde se realizó test de alcoholemia, así como su vínculo con la condición y graduación de alcoholemia. En un segundo momento, se realiza un análisis del contexto espacial y temporal en el cual se desarrollaron los siniestros con y sin alcoholemia positiva.

##### **4.1. Caracterización de conductores/as con alcoholemia positiva y negativa**

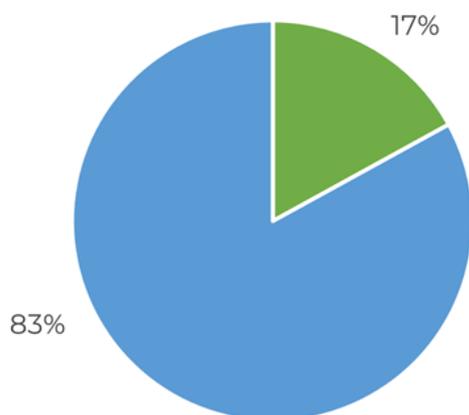
###### *Según sexo*

A partir de la muestra de 734 conductores/as involucrados/as en siniestros viales y a quienes se les realizó test de alcoholemia, se registraron 611 de sexo masculino, lo cual representa un 83% del total, en tanto la sumatoria de conductoras de sexo femenino fue de 123, representando un 17% del total.

A su vez, los/as conductores/as con test de alcoholemia positivo se dividen entre 138 de sexo masculino (96%) y 6 de sexo femenino (4%).

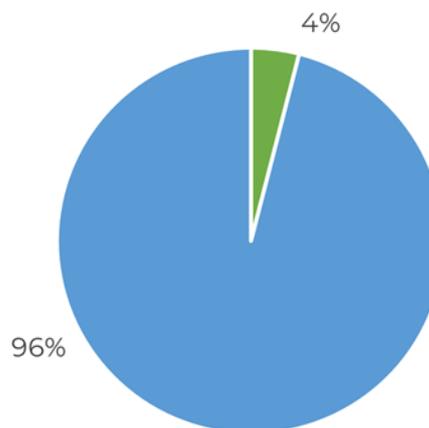
Gráfico I: Distribución de conductores/as según sexo

Sexo de conductores/as en siniestros viales



■ Femenino ■ Masculino

Sexo de conductores/as con alcoholemia positiva en siniestros viales



■ Femenino ■ Masculino

Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos de Observatorio Vial.

En la Tabla I se observa que, en primer lugar, el recuento total de conductores de sexo masculino es aproximadamente 5 veces mayor que el de sexo femenino. En segundo lugar, la diferencia es aún mayor entre conductores con alcoholemia positiva respecto de las conductoras con alcoholemia negativa, tanto en términos absolutos como en porcentajes.

Tabla I: Sexo del/de la conductor/a según condición de alcoholemia. Valores absolutos y porcentajes.

Condición de Alcoholemia	Sexo			
	Masculino		Femenino	
	N	%	N	%
Positivo	138	<b>22,6</b>	6	<b>4,9</b>
Negativo	473	77,4	117	95,1
<b>Total</b>	611	100	123	100

Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos de Observatorio Vial.

En cuanto a la relación del sexo con la graduación alcohólica, tal como se observa en la Tabla II, los conductores presentaron una media de graduación alcohólica de 1,5 g/l, mayor a la de las conductoras, que presentaron una media de 1,3 g/l. La tendencia se



repite y amplía en la mediana<sup>6</sup>, donde los conductores de sexo masculino presentaron 1,6 g/l mientras que la mediana en conductoras baja a 1,1.

Tabla II: Medidas estadísticas de graduación alcohólica de conductores/as involucrados en siniestros viales según sexo.

	Media	Mediana	Desvío Estándar
Sexo masculino	1,5	1,6	1,7
Sexo femenino	1,3	1,1	0,8
Ambos sexos	1,5	1,6	0,7

Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos del Observatorio Vial

### Según edad

Mediante un análisis de las medidas de tendencia central, se obtiene que la media de edad de conductores/as con alcoholemia positiva (34 años) es menor a la de los/las conductores/as con alcoholemia negativa (38 años).

A su vez, la edad mínima de los/as conductores/as testeados/as fue de 17 años tanto en alcoholemia positiva como negativa. En cambio, la edad máxima fue menor en las personas con alcoholemia positiva (66 años) que los aquellas con alcoholemia negativa (83 años).

En la Tabla III se divide, a fines analíticos, tres grupos de edad de conductores/as y su respectiva condición de alcoholemia. Dentro de la franja etaria de 17 a 29, el 26% de los/as conductores/as presentaron alcoholemia positiva, siendo la más alta de los tres grupos. A esta le siguió la franja de 30 a 39 años, dentro de la cual un 20,5% presentó alcoholemia positiva. Por último, los/as conductores/as de 40 años o más presentaron el porcentaje más bajo de alcoholemia positiva, con un 13%.

Si observamos los/as conductores/as con **alcoholemia positiva**, encontramos que los/as conductores/as de **hasta 29 años** representan el **41,7%**, de **30 a 39 años** el **30,6%**, y de **40 años o más** el **27,8%**. En síntesis, **a medida que aumenta la edad, es menor el porcentaje de alcoholemia positiva.**

Tabla III: Grupo de edades de conductores/as involucrados/as en siniestros viales según su condición de alcoholemia. Valores absolutos y porcentajes.

Condición de alcoholemia	Grupos de edades					
	Hasta 29 años		30 a 39 años		40 años o más	
	N	%	N	%	N	%
Positivo	60	<b>25,8</b>	44	<b>20,5</b>	35	<b>13,3</b>
Negativo	173	74,2	171	79,5	228	86,7

<sup>6</sup> En estadística, mediana se refiere al valor que se encuentra en el medio del valor mínimo y máximo de la variable.



Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos del Observatorio Vial  
Los/as conductores/as de hasta 29 años presentaron una media de 1,45 g/l, siendo levemente más baja que los grupos de entre 30 a 39 años y de 40 años o más, quienes presentaron una media de 1,60 g/l. Es decir, la diferencia no es estadísticamente significativa.

### *Según consecuencia del siniestro*

Respecto a este punto, se divide a fines analíticos en dos grupos, entre aquellas personas que resultaron ilesas y quienes resultaron lesionadas, ya sea de forma leve o de gravedad.

Tal como muestra la Tabla IV las personas con alcoholemia positiva presentaron una probabilidad de resultar lesionados de casi 10 puntos porcentuales más alta que los/as conductores/as con alcoholemia negativa.

*Tabla IV: Conductores/as con alcoholemia positiva y negativa según la consecuencia del siniestro en el/la conductor/a. Valores absolutos y porcentajes.*

Consecuencia en conductor/a	Condición de alcoholemia			
	Positivo		Negativo	
	N	%	N	%
Lesionado/a	24	<b>17</b>	43	<b>7</b>
Ileso/a	120	83	547	93

Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos del Observatorio Vial

En cuanto a la graduación alcohólica, los/as conductores/as lesionados/as presentaron una media de 1,49 g/l, siendo levemente menor a quienes resultaron ilesos/as, quienes presentaron una media de 1,55 g/l. El valor mínimo de graduación alcohólica en el grupo de conductores/as lesionados/as fue de 0,22 g/l, la mediana de 1,59 g/l y el máximo de 2,83 g/l, mientras que en los/as conductores/as ilesos/as, el mínimo fue de 0,10, la mediana de 1,64 y el máximo de 2,95. Es decir, las diferencias no fueron significativas.

## 4.2. Caracterización de los siniestros con test de alcoholemia

### *Según localidad*

Las 8 localidades donde en 2020 se registraron conductores/as involucrados/as en siniestros viales alcoholemia positiva y negativa fueron: Neuquén Capital, Centenario, San Martín de los Andes, Chos Malal, Senillosa, Plottier, Piedra del Águila y Vista Alegre. A fines analíticos, se agrupan aquellas localidades en las que en 2020 regía la Ley de Alcohol Cero al conducir (también conocida como "tolerancia cero"): Neuquén Capital

y Chos Malal<sup>7</sup>. En el resto de las localidades la legislación permitía manejar con hasta 0,5 g/l de alcohol en sangre.

Entre las características generales de los siniestros según cada grupo se encontró que:

- En las que regía “tolerancia cero”, el 98% de los siniestros se concentraron en zonas urbanas. En cambio, en las que no tenían “tolerancia cero”, la concentración de siniestros en zonas urbanas fue del 76,6%.
- En las que regía “tolerancia cero” casi el total de siniestros analizados (99,5%), transcurrieron ante condiciones climáticas categorizadas como “buenas”, mientras que en las que no regía dicha normativa las condiciones climáticas “buenas” bajan al 78,4%.

A partir de la Tabla V se puede observar como en las localidades con “tolerancia cero” de alcohol al conducir existe un porcentaje mayor de siniestros con alcoholemia positiva (24%), en comparación con aquellas que no (20,3%).

*Tabla V: Localidades con y sin “tolerancia cero” al conducir según condición de alcoholemia en los siniestros viales. Valores absolutos y porcentajes.*

Condición de alcoholemia	Localidades			
	Con tolerancia cero		Sin tolerancia cero	
	N	%	N	%
Positivo	94	<b>24</b>	47	<b>20,3</b>
Negativo	297	76	184	79,7

Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos del Observatorio Vial

En cuanto a la graduación alcohólica, los siniestros viales ocurridos en localidades que rige normativa de “tolerancia cero”, la media en conductores/as fue de 1,6 g/l, mientras que en aquellas en las que no rige dicha normativa fue levemente menor, de 1,4. En cuanto a la mediana, la graduación en localidades con “tolerancia cero” fue de 1,7, mayor que en las que no regía, donde fue de 1,5.

### *Según mes*

Para comprender la distribución de los siniestros según el mes en que ocurrieron, resulta importante contextualizar los mismos en el marco de la pandemia de Covid-19, en tanto la circulación vehicular varió a lo largo del año 2020.

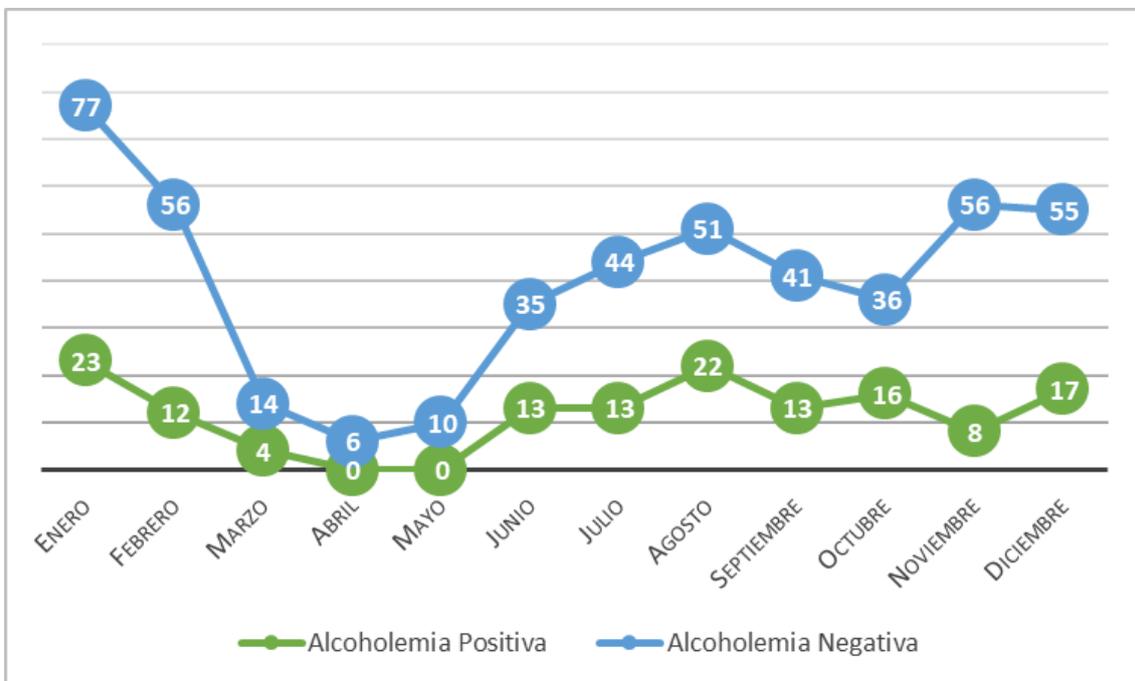
El 11 de marzo de 2020 la OMS declaró el brote de coronavirus (COVID-19) como una pandemia. A continuación, el Poder Ejecutivo Nacional mediante Decreto N.º 260/20 amplió la emergencia pública en materia sanitaria establecida por Ley 27541 por el plazo de un año en virtud de la pandemia declarada. En concordancia con ello, el

<sup>7</sup> En San Martín de los Andes la ordenanza de “Alcohol cero” entra en vigor a partir de enero de 2021.

Gobierno Provincial de la provincia del Neuquén a través del dictado del Decreto N.º 0366/20 declaró el estado de emergencia sanitaria en todo el territorio de la Provincia del Neuquén por un plazo de ciento ochenta (180) días.

En el gráfico II se puede observar cómo las medidas de aislamiento crítico y administrado en contexto de pandemia Covid-19, hicieron que, durante fines de marzo, abril y mayo, descendieran drásticamente los siniestros viales con alcoholemia positiva y negativa. Con la reapertura progresiva, el mes de agosto presentó pico de casos, al igual que diciembre, con aún mayores aperturas y en consonancia con las tendencias que solían registrarse a fin de año en contexto pre-pandémico.

Gráfico II: Distribución de frecuencia de siniestros con alcoholemia positiva y negativa según mes.



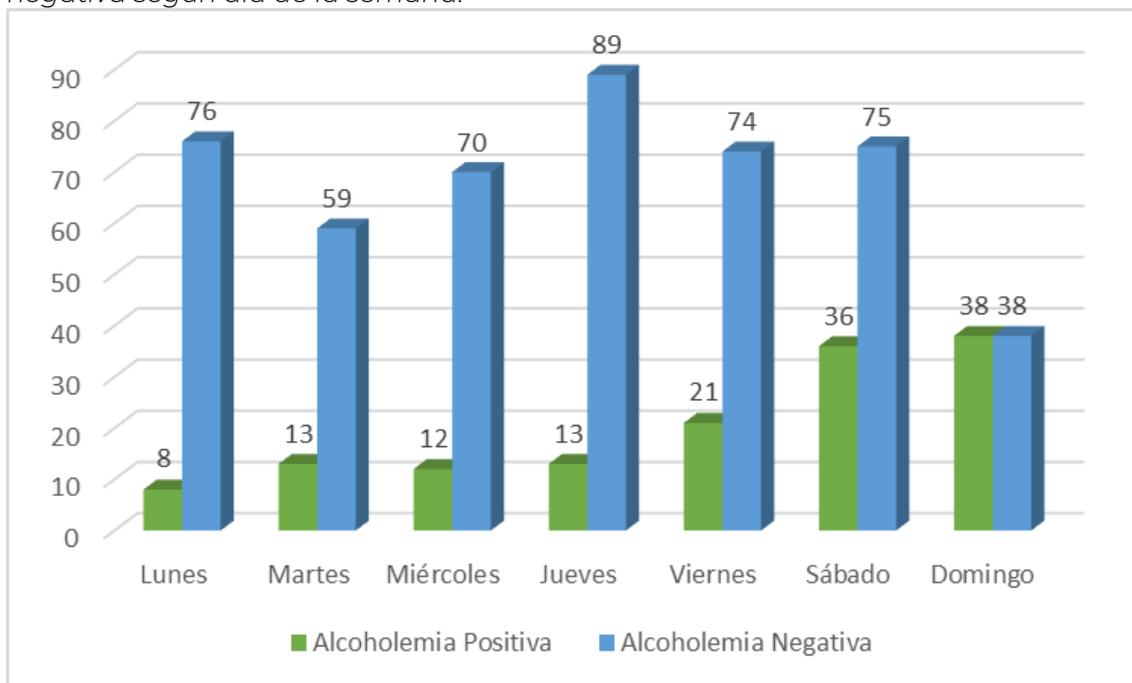
Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos del Observatorio Vial

### Según día de la semana

En cuanto a la frecuencia de siniestros según los días de la semana en que ocurrieron, en el Gráfico III se observa que el día con mayor frecuencia de siniestros con alcoholemia negativa fue el jueves (89) y el de menor, con menos de la mitad, el domingo (38). A la inversa, los días con mayor frecuencia de siniestros con alcoholemia positiva fueron el domingo (38), mientras que el que menos fue el lunes, con menos de un cuarto de casos (8).

A su vez, los siniestros con alcoholemia positiva ocurrieron en un 72% en horario nocturno, a diferencia de los siniestros con alcoholemia negativa que ocurrieron sólo en un 37% en dicho horario.

Gráfico III: Distribución de frecuencia de siniestros con alcoholemia positiva y negativa según día de la semana.



Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos del Observatorio Vial

## 5. Discusión final

Desde el OCP partimos de considerar que el consumo de alcohol previo a conducir no se presenta en casos aislados, sino que, por el contrario, resulta una práctica fuertemente anclada en la sociedad. Si bien existen diversos estudios nacionales e internacionales que abarcan esta problemática, es necesario, para una mejor implementación de políticas públicas, el estudio de sus particularidades a nivel local. Según los resultados del presente estudio, se llega a la conclusión de que el consumo de alcohol en siniestros viales durante el año 2020 en la provincia del Neuquén estuvo asociado a actividades de ocio/festividad durante los fines de semana, protagonizados en su mayoría por adultos jóvenes varones. A su vez, la variación de la frecuencia de siniestros por mes estuvo vinculada con la apertura de las medidas de aislamiento implementadas por la pandemia de la covid-19.

Las diferencias estadísticas por sexo son claras: las personas conductoras que presentaron alcoholemia positiva durante siniestros fueron, casi en su totalidad, varones. A su vez, si bien la media de graduación alcohólica fue alta para ambos sexos, fue levemente mayor en dicho grupo. Que la media general -ambos sexos- sea de 1,5 g/l, resulta un indicador (CAS) preocupante, en tanto se espera un efecto predecible al conducir de deficiencia sustancial en el control del vehículo, en la atención y en el procesamiento de información visual y auditiva.



Cabe destacar que dentro de los/as conductores/as con alcoholemia positiva, el grupo etario de personas de 17 a 29 años concentra la mayor cantidad (41,7%) respecto de los otros dos grupos, de 30 a 39 (30,6%) y de 40 o más (27,8%). Es decir, a medida que aumenta la edad, es menor el porcentaje de alcoholemia positiva.

Si bien en determinadas localidades de la provincia de Neuquén se ha avanzado en materia legislativa mediante ordenanzas que promueven el no consumo de alcohol antes de conducir, las mismas parecieran resultar insuficientes ante la complejidad de la problemática. Esto se cristaliza en el porcentaje levemente mayor de siniestros con alcoholemia positiva, y también en conductores con mayor graduación alcohólica, en localidades donde regía ordenanza de “tolerancia cero” en el año 2020.

En este sentido, no basta sólo con la prohibición para un abordaje integral, en tanto se enmarca en la Salud Pública. Trabajar en profundidad sobre sus distintas dimensiones, implica contar con investigaciones y/o monitoreo de datos locales longitudinales y sostenidos en el tiempo que permitan dar cuenta de la efectividad de las medidas que se llevan a cabo.

Finalmente, quisiéramos señalar que una problemática social de esta complejidad requiere del compromiso y trabajo articulado de los distintos actores sociales involucrados. Para ello, el diseño y ejecución de políticas públicas debiera realizarse en los distintos niveles del Estado, organizaciones civiles afines, comercios e industria alcoholera; construyendo medidas de prevención y concientización que fomenten la participación de la ciudadanía.



## 6. Referencias bibliográficas

- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2017). Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la seguridad vial.
- (2016) Situación de la Seguridad Vial en Argentina. Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación.
- Arrieta, Ezequiel (Comp.) (2017). Un libro sobre drogas. Buenos Aires: El Gato y la Caja Editorial.
- Babor, T. (2010). "La ciencia de la salud pública y la estrategia mundial sobre el alcohol". Boletín de la Organización Mundial de la Salud, 88: 643.
- Boletín Oficial de la República Argentina (2014) Plan integral para el abordaje de los consumos problemáticos.
- Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD), Organización de los Estados Americanos (OEA) (2019), Informe sobre el Consumo de Drogas en las Américas 2019, Washington, D.C.
- Chang de la Rosa (2012) El consumo de alcohol como un problema de salud pública. Rev Cubana Hig Epidemiol, 2012, vol.50, n.3, pp.425-426. ISSN 1561-3003.
- Cherpitel, C. J. y otros (2015). "Alcohol Attributable Fraction for injury Morbidity from the Dose-Response Relationship of Acute Alcohol Consumption: Emergency Department Data from 18 Countries". Addiction, 110(11): 1724-1732.
- Dirección Nacional de Observatorio Vial (2021). Glosario de términos y definiciones. Versión 1. Seguridad Vial, Ministerio de Transporte.
- Dirección Nacional de Observatorio Vial (2021). "El consumo de alcohol y la seguridad vial" Dossier n°4, Ministerio Nacional de Transporte.
- Ley Orgánica de Ministerios de la Provincia de Neuquén N° 3102/2017.
- Observatorio Riojano de España (2014) "Infodrogas"
- Organización Mundial de la Salud. (2015). Alcohol. Nota descriptiva N.º 349. Ginebra: OMS.
- Pons, J., & Buelga, S. (2011). Factores Asociados al Consumo Juvenil de Alcohol: Una Revisión desde una Perspectiva Psicosocial y Ecológica. Psychosocial Intervention, 20(1), 75-94.
- Sedronar, (2017) Prevalencia de vida, año y mes de alcohol según género y grupo de edad. Población de 12 a 65 años.
- Sedronar, (2017). Estudio nacional en población de 12 a 65 años sobre consumo de sustancias psicoactivas.
- Touzé, G. Prevención del consumo problemático de drogas. Un enfoque educativo. Buenos Aires: Ministerio de Educación - Troquel, 2010.
- Ynoub de Samaja, R. (2007) El proyecto y la metodología de investigación. 1era ed. Buenos Aires: Cengage Learning.