



## INFORME DE AVANCES DE ESTUDIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Expediente: EX-2021-100405256-APN- -JST#MTR

Título: Consumo de sustancias psicoactivas en el transporte

Dirección Nacional de Evaluación y Monitoreo Accidentológico



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial, se sugiere citar según el siguiente formato [*Consumo de sustancias psicoactivas en el Transporte*, Junta de Seguridad en el Transporte, 2023].

El presente estudio se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## INDICE

<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>6</b>
<b>SOBRE EL OAD .....</b>	<b>7</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO.....</b>	<b>9</b>
<b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS .....</b>	<b>10</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>12</b>
<b>2. JUSTIFICACIÓN.....</b>	<b>13</b>
<b>3. MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>16</b>
<b>3.1. SITUACIÓN DEL CONSUMO DE SPA EN LOS CUATRO MODOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE ARGENTINO .....</b>	<b>16</b>
<b>3.2. ASPECTOS SOBRE EL CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS Y LOS TIPOS DE CONSUMO .....</b>	<b>18</b>
<b>3.3. EFECTOS DEL CONSUMO EN EL ÁMBITO LABORAL .....</b>	<b>19</b>
<b>3.4. REPRESENTACIONES SOCIALES SOBRE LAS SUSTANCIAS, LOS CONSUMOS Y LAS PERSONAS CONSUMIDORAS .....</b>	<b>22</b>
<b>3.5. CONSUMO DE SPA Y SISTEMA DE TRANSPORTE .....</b>	<b>24</b>
<b>4. METODOLOGÍA.....</b>	<b>28</b>
<b>5. ANÁLISIS.....</b>	<b>32</b>
<b>5.1. MODO AERONÁUTICO.....</b>	<b>32</b>
5.1.1. Medidas de control .....	32
5.1.2. Normativa .....	37
5.1.3. Políticas y estrategias de prevención.....	39
5.1.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras .....	40

5.1.5. Registros .....	43
<b>5.2. MODO AUTOMOTOR .....</b>	<b>44</b>
5.2.1. Medidas de control .....	45
5.2.2. Normativa .....	50
5.2.3. Políticas y estrategias de prevención.....	51
5.2.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras .....	53
5.2.5. Registros .....	57
<b>5.3. MODO FERROVIARIO .....</b>	<b>58</b>
5.3.1. Medidas de control .....	58
5.3.2. Normativa .....	62
5.3.3. Políticas y estrategias de prevención.....	65
5.3.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras .....	66
5.3.5. Registros .....	69
5.3.6. Otras dimensiones de análisis.....	70
<b>5.4. MODO MARÍTIMO FLUVIAL Y LACUSTRE .....</b>	<b>71</b>
5.4.1. Medidas de Control .....	71
5.4.2. Normativa .....	76
5.4.3. Políticas y estrategias de prevención.....	78
5.4.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras .....	80
5.4.5. Registros .....	81
5.4.6. Otras dimensiones de análisis.....	82
<b>6. CONCLUSIONES.....</b>	<b>83</b>

<b>6.1. MEDIDAS DE CONTROL .....</b>	<b>83</b>
<b>6.2. NORMATIVA .....</b>	<b>85</b>
<b>6.3. POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN.....</b>	<b>86</b>
<b>6.4. REPRESENTACIONES SOCIALES SOBRE LAS SUSTANCIAS, LOS CONSUMOS Y LAS PERSONAS CONSUMIDORAS .....</b>	<b>88</b>
<b>6.5. REGISTROS .....</b>	<b>91</b>
<b>7. FUENTES DE INFORMACIÓN .....</b>	<b>94</b>

## SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

Las Recomendaciones de Seguridad Operacional son el principal producto de la JST. Se trata de propuestas basadas en la información obtenida de una investigación o estudio, y que se formulan con la intención de prevenir accidentes o incidentes a partir de la introducción de mejoras en los sistemas de transporte.

De conformidad con la [Ley N.º 27.514](#) de seguridad en el transporte, toda investigación o estudio tiene un carácter estrictamente técnico y sus conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal. Su única finalidad es, de acuerdo con la ley de creación del organismo, contribuir a la seguridad operacional mediante la prevención de accidentes y la mitigación del riesgo.

Según el artículo 26 de la [Ley N.º 27.514](#), la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte. Los Estudios de Seguridad Operacional (ESO) se enfocan sobre aspectos, dimensiones, hechos, factores o condiciones que hacen a la seguridad operacional y que comprenden, entre otras cosas, las tendencias o deficiencias identificadas durante la investigación o intervención en uno o varios sucesos. Tienen como objetivo contribuir al robustecimiento del sistema de transporte y sirven como argumentos necesarios o complementarios para lograr cambios que, muchas veces, no pueden obtenerse a partir de la investigación de los accidentes o incidentes individuales.

Estos estudios, que pueden ser proactivos, buscan generar tanto información como conocimientos sobre un área, procedimientos y operaciones de transporte, entre otros temas. Asimismo, están basados en el modelo sistémico, lo cual implica que la JST desarrolla estudios para el análisis de los elementos que funcionan como condiciones

de posibilidad para que se produzcan fallas o deficiencias en materia de seguridad operacional, y que pueden devenir en accidentes o incidentes.

## **SOBRE EL OAD**

El Observatorio Argentino de Drogas (OAD) de la Sedronar, es el área encargada de producir conocimiento basado en la evidencia científica relacionada con los diferentes consumos problemáticos, mediante la consecución de estudios e investigaciones con el fin de examinar las diferentes dimensiones y modalidades de los consumos de sustancias psicoactivas a través del estudio de contextos y compañías, prácticas de cuidado, motivaciones, representaciones, trayectorias, accesibilidad e identidades, entre otras variables, desde una perspectiva de género y derechos humanos. Para ello, la estrategia priorizada se centra en fomentar la articulación entre actores, instituciones y diferentes niveles de gobierno en pos de superar la desarticulación y la fragmentación en la generación de datos e investigaciones.

En nuestro país, a la labor de organismos nacionales, como el Observatorio Argentino de Drogas y el trabajo creciente y cada vez más relevante de los Observatorios Provinciales de Drogas (OPD), se suman las tareas e investigaciones que desarrollan académicos, universidades, grupos de investigación, centros de atención y acompañamiento, organizaciones comunitarias y movimientos sociales, entre otros, que contribuyen continuamente a la construcción de conocimiento diverso en base a investigaciones cualitativas y cuantitativas de calidad.

La riqueza y multiplicidad que caracteriza a los actores sociales y organismos que generan conocimiento fehaciente y confiable en materia de drogas en general, ha contrastado con una notoria fragmentación en la producción de datos y análisis de resultados, así como con una falta de integración de las diferentes dimensiones y aspectos que caracterizan a los consumos de sustancias que impiden acercarse a una mirada y comprensión integral de su complejidad, siendo escasos los intentos de integración de esa diversidad de datos y miradas.

En función de la fragmentación antes descrita, también proponemos el diseño, la construcción y la puesta marcha de investigaciones interinstitucionales con otras áreas del Estado Nacional, a fin de articular marcos teóricos, conceptuales y políticos sobre las sustancias, las diferentes modalidades de consumos y los derechos de las personas que presentan consumos problemáticos.

Desde la Sedronar entendemos que las temáticas relacionadas a los consumos de sustancias requieren que la producción de datos se realice desde una perspectiva de salud pública que se enmarque en los derechos humanos y ponga en el centro a las personas. Para ello, es necesario situar a los consumos en un contexto histórico, territorial, cultural, social y económico específico que permita acercarse a una mirada y comprensión integral de su complejidad. Y, al mismo tiempo, implementar diversas líneas de acción que fortalezcan la producción de información en los territorios a nivel

provincial y local; así como también, diseñar una estrategia que monitoree y evalúe el alcance y las personas que forman parte de los programas de atención, acompañamiento y prevención que se desarrollan en nuestro país.

En este sentido, una política de drogas nacional, inclusiva e integral centrada en las personas y guiada por una perspectiva de derechos humanos en el marco de la legislación vigente — Ley Nacional de Salud Mental N° 26.657, Ley Plan IACOP N° 26.934, Ley de Derechos del Paciente en su Relación con los Profesionales e Instituciones de la Salud N° 26.529— constituye una apuesta por la transformación de la realidad. El desafío es pensar, desde un modelo de abordaje integral comunitario de los consumos de sustancias, nuevas preguntas y problemas de investigación; y producir nuevos indicadores, estudios e investigaciones que permitan problematizar los enfoques clásicos y hegemónicos. A su vez, pensar en la retroalimentación de esa información producida en pos de una política pública basada en datos confiables y de calidad.

Desde el Observatorio Argentino de Drogas de la Sedronar, resignificar la gestión pública en materia de consumos de sustancias a partir de fortalecer la producción articulada y la sistematización del conocimiento para mejorar el diseño, implementación, alcance y evaluación de las políticas públicas y así mejorar la capacidad de respuesta del Estado, es un desafío prioritario sobre el que se viene trabajando consistentemente.

## SOBRE EL MODELO SISTÉMICO

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexas.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo

de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

## LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS<sup>1</sup>

AMBA: Área Metropolitana de Buenos Aires.

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil.

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

CCT: Convenio Colectivo de Trabajo

CMA: Certificación Médica Aeronáutica.

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Convenio SCTW: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de Mar (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*).

CRPC: Centro de Recepción del Personal a Controlar.

DPSN: Dirección de Policía de la Seguridad de la Navegación.

LiNTI: Licencia de Transporte Interjurisdiccional.

MTEySS: Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

NGS: Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del buque y la Prevención de la Contaminación.

NEA: Noreste argentino.

NOA: Noroeste argentino.

OAD: Observatorio Argentino de Drogas.

---

<sup>1</sup> Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

OIT: Organización Internacional del Trabajo.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

OPS: Organización Panamericana de la Salud.

OSFE: Obra Social Ferroviaria.

PDA: Personal Digital Assistant.

PNA: Prefectura Naval Argentina.

RAAC: Regulaciones de Aviación Civil.

REMACC: Registro de Mujeres Aspirantes a Choferes de Colectivo.

Sedronar: Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación.

SG: Sistema de Gestión.

SPA: Sustancia psicoactiva.

SOFSE: Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado.

UCP: Unidad de Control Preventivo.

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente informe pertenece al Estudio de Seguridad Operacional (ESO) titulado: *Consumo de sustancias psicoactivas en el transporte (CoSuTra)*. Fue desarrollado por la Dirección Nacional de Evaluación y Monitoreo Accidentológico (DNEyMA) de la JST y el Observatorio Argentino de Drogas (OAD) de la Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación Argentina (Sedronar).

El estudio, de alcance nacional, se propone indagar el consumo de alcohol y otras sustancias psicoactivas (SPA) en trabajadores<sup>2</sup> de primera línea de los cuatro modos del sistema de transporte argentino: aeronáutico, automotor, ferroviario y marítimo, fluvial y lacustre. Su objetivo general es relevar y analizar las estrategias de prevención y control en cada modalidad, como así también las percepciones existentes entre los trabajadores y sus patrones de consumo de alcohol y otras SPA durante 2022 y 2023. Asimismo, sus objetivos específicos son:

- Relevar y sistematizar la normativa, las estrategias de prevención y las medidas de control vinculadas al abordaje del consumo de alcohol y otras SPA en cada modo de transporte.
- Analizar los registros producidos por organismos públicos sobre consumo de alcohol y otras SPA en cada modo de transporte.
- Conocer los patrones de consumo de alcohol y otras SPA en trabajadores de primera línea, identificar factores de riesgo y analizar su incidencia en la seguridad operacional.
- Indagar cómo se relacionan los patrones de consumo identificados con las condiciones laborales específicas del personal en cada modo de transporte según las regiones del país.

---

<sup>2</sup> Queda convenido que las referencias a personas efectuadas en género femenino o masculino tienen carácter y alcance indistintos. Todas las menciones en un género, a fin de evitar la sobrecarga gráfica, representan siempre a hombres y mujeres.

La propuesta busca prevenir accidentes e incidentes y contribuir a la seguridad operacional. Además, se espera producir información estratégica que permita a los distintos actores del sistema planificar y gestionar acciones orientadas a fortalecer la seguridad sin perder de vista la especificidad del consumo de alcohol y otras SPA.

Esta problemática constituye un fenómeno social multidimensional con impactos no solo en la salud integral de las personas, sino también en los vínculos sociales que se establecen con el entorno, la comunidad, la familia y el trabajo. Por lo tanto, implica consecuencias individuales y colectivas. El consumo de SPA es una de las dimensiones de análisis de esta problemática, sobre la cual focaliza este estudio. Los aspectos vinculados a la producción, distribución, tráfico y contrabando de SPA exceden sus propósitos y no serán tenidos en cuenta.

En este documento se presentan los resultados de la sistematización y el análisis de las entrevistas semi-estructuradas a informantes claves de los cuatro modos de transporte. Como se explicará con mayor precisión en el apartado metodológico, las entrevistas indagaron sobre las normas que regulan —para cada uno de los modos— el consumo de alcohol y otras SPA respecto del personal operativo, las medidas de control y los tipos de test implementados, las políticas y las estrategias de prevención vinculadas al consumo de SPA, los registros de testeos por consumo y las representaciones sobre el consumo de alcohol y otras sustancias en el personal operativo.

## 2. JUSTIFICACIÓN

Los accidentes de tránsito no solo son una de las principales causas de muerte y lesiones en la Argentina, sino que constituyen, además, una preocupación a nivel global. La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018) estima que cerca de 1,3 millones de personas mueren anualmente en el mundo por esta causa, mientras que entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales como consecuencia de los accidentes viales. Sin embargo, esta situación no suele ser abordada como un problema de salud pública por los Estados. En la actualidad, las lesiones causadas en el tránsito son consideradas como una epidemia que afecta en mayor proporción a los

niños, niñas y jóvenes de entre 5 y 29 años, ya que se trata de la primera causa de muerte en esta franja etaria (Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV], 2019).

El vínculo entre los accidentes de tránsito y el consumo de alcohol y otras SPA ha sido objeto de una gran variedad de estudios e investigaciones, tanto sobre sucesos protagonizados por vehículos particulares como por transporte de cargas y pasajeros. Existe amplia evidencia que demuestra que conducir bajo el efecto de las drogas reduce las capacidades de quien conduce, lo que pone en riesgo a todo el personal a bordo del vehículo, los usuarios y las personas que transitan por la calle, ruta o autovía. Incluso, se han analizado los efectos de acuerdo con el tipo de sustancia (National Institute on Drug Abuse, 2019). Por ejemplo, según la OMS (2018), el riesgo de sufrir un accidente mortal que tiene una persona usuaria de anfetaminas es cinco veces mayor que el de una que no consume drogas.

Por otra parte, existe un conjunto de estudios que abordan el consumo de SPA y su relación con los ámbitos laborales, las condiciones de trabajo, los hábitos y los estilos de vida de las personas trabajadoras en general. Al respecto, en el estudio exploratorio de consumo de SPA y mundos del trabajo realizado sobre el personal del petróleo y gas de Chubut, los subterráneos de Buenos Aires y la industria del neumático, se elaboró un diagnóstico sobre el consumo problemático de SPA y los ámbitos laborales ([Sedronar, 2014](#)). Adicionalmente, se identificaron trabajos que abordan específicamente el consumo en el transporte de cargas, como el estudio titulado *Estrategias de prevención y vigilancia sobre el uso de sustancias ilícitas y su impacto en los costos de accidentes en conductores de carga pesada en México*, donde se implementaron estrategias de control de consumo de sustancias ilícitas y lícitas en conductores (Puente Rodriguez y Pillón, 2011).

No obstante, existe escasa bibliografía reciente que aborde la problemática del consumo de alcohol y otras SPA por fuera del modo automotor en la región, y principalmente en la Argentina. A nivel regional, destaca un estudio sobre las causas de incapacitación en pilotos de la aviación civil involucrados en accidentes e incidentes en Estados Unidos entre 1993 y 2005. El trabajo mencionado identificó los principales factores médicos que actuaron como causa o agente en el 2,9 % de todos los

accidentes investigados por la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de Estados Unidos (*National Transportation Safety Board*, NTSB) en los 13 años del periodo analizado. Entre los factores detectados, se observa la desorientación espacial, los efectos de drogas (tanto las sustancias ilícitas como los medicamentos con prescripción médica o de venta libre) y del consumo de alcohol (Godoy Méndez, 2011).

En cuanto a la Argentina, cabe resaltar un estudio sobre las representaciones sociales del consumo de alcohol en trabajadores ferroviarios, que fue publicado en la Revista Argentina de Estudios Canadienses. En esta publicación se identificaron las características del consumo para la definición de programas de prevención y la implementación de estrategias orientadas a la detección precoz y la asistencia de trabajadores ferroviarios afectados por la problemática. El estudio hace hincapié en el enfoque preventivo y la problemática de salud que afecta al trabajador, quien requiere asistencia por parte de su obra social, contención desde el sindicato y reconocimiento de la enfermedad por parte de la empresa (Canay, R. y otros, 2012).

Por todo lo expuesto hasta aquí, la JST y el OAD de la Sedronar coordinaron acciones y estrategias para producir y difundir información sobre las barreras existentes destinadas a la prevención y detección del consumo de SPA en el personal de primera línea que tiene responsabilidad directa en las operaciones de los modos que integran el sistema de transporte argentino.

### 3. MARCO TEÓRICO

Según la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la OMS las sustancias psicoactivas son diversos compuestos naturales o sintéticos, que actúan sobre el sistema nervioso generando alteraciones en las funciones que regulan pensamientos, emociones y el comportamiento. En otras palabras, una SPA es toda sustancia que, al ser introducida en un organismo vivo por cualquier vía (inhalación, ingestión, intramuscular, endovenosa), es capaz de actuar sobre el sistema nervioso central provocando una alteración física o psicológica, la experimentación de nuevas sensaciones o la modificación de un estado psíquico. De esta manera, es capaz de cambiar el comportamiento de la persona y de generar dependencia y tolerancia en sus consumidores. Son drogas la marihuana, cocaína, pasta base, éxtasis, heroína, tabaco, alcohol y algunos fármacos (OPS & OMS, s.f.).

#### 3.1. Situación del consumo de SPA en los cuatro modos del sistema de transporte argentino

La perspectiva asumida por la Sedronar, y compartida por la JST, vincula los consumos problemáticos con las condiciones de vida de la persona trabajadora en su carácter de sujeto de derechos.

El consumo de SPA no afecta a un grupo particular; así, la población trabajadora puede enfrentar esta problemática. Las condiciones laborales, el espacio y tiempo de trabajo y las relaciones que allí se constituyen son dimensiones de relevancia para comprender los contextos de vida cotidianos en los que se produce el consumo.

En este documento, se analiza el consumo de SPA desde la complejidad que encierra y se abandonan las explicaciones monocausales. Se trata de fenómenos de tipo multicausal, donde confluyen factores sociales, económicos, culturales, ambientales, biológicos y psicológicos. El consumo de sustancias y, especialmente, su uso problemático tiene implicancias en todos los ámbitos de la vida: lo afectivo, lo social, la salud, la educación, el trabajo, etc. En este sentido, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha advertido sobre esta problemática, que afecta a un gran número de trabajadores no solo en su salud, sino también en la productividad, la seguridad

laboral y las relaciones humanas. En este marco, es fundamental conocer la situación del consumo de SPA en la población trabajadora a partir de las distintas formas de inserción en el mercado laboral.

A lo largo de este informe se analizan las medidas de control y las estrategias de prevención implementadas por las operadoras y organismos de control de cada modo de transporte. Se entienden por *medidas de control* la realización de testeos a través de mecanismos que miden la presencia de SPA en el organismo de una persona. Si bien estas acciones pueden cumplir un rol preventivo al detectar casos que ayuden a evitar futuros accidentes, no configuran en sí mismas estrategias de prevención, incluso aunque puedan generar algún efecto disuasivo en el personal de primera línea sometido a los controles.

Por otro lado, se entienden por *estrategias de prevención* aquellas que tienen como objetivo promover la interpelación tanto de las prácticas como las representaciones vinculadas al consumo de sustancias. El consumo de diferentes SPA tiene alta prevalencia en la sociedad en general, repercutiendo en las condiciones laborales, el espacio y el tiempo de trabajo. Las relaciones que allí se constituyen son dimensiones que permiten comprender los contextos de vida y la cotidianidad en que se produce el consumo. Al mismo tiempo, las enfermedades, los accidentes laborales, el ausentismo, la disminución de la productividad, entre otros, son situaciones asociadas al uso de SPA que impactan en el medio laboral. De esta manera, es necesario elaborar estrategias orientadas a prevenir o minimizar los riesgos laborales derivados del consumo de sustancias con programas de prevención y apoyo que brinden información básica sobre la temática de referencia y orienten el abordaje asistencial de las personas trabajadoras afectadas, desde una perspectiva integral.

Las medidas de control y las estrategias de prevención de los consumos de SPA son mecanismos que van de la mano y actúan como barreras del sistema de transporte, ya que su fin es contribuir a la seguridad de las operaciones y evitar tanto la ocurrencia de sucesos que afecten el normal desenvolvimiento de las actividades como las consecuencias posibles para el personal y para otras personas.

### 3.2. Aspectos sobre el consumo de sustancias psicoactivas y los tipos de consumo

El consumo de sustancias<sup>3</sup> es un fenómeno social complejo que responde a una multiplicidad de factores. Sus efectos varían en relación con las características físicas y de personalidad, los entornos vinculares (familiar, social y laboral) y el tipo y cantidad de sustancia que se consuma (Sedronar y Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social [MTEySS], 2022: 14). Desde este paradigma, se hace referencia a los distintos modos de consumo, que remiten al tipo de vínculo que la persona establece con las SPA. Estas relaciones pueden ser diversas: de distracción, diversión, automedicación, consumo responsable, problemático, etc. Por este motivo, el MTEySS (2022: 43) distingue entre lo siguiente:

- **Consumo responsable:** la persona dispone en qué condiciones, en qué cantidad y con qué frecuencia utiliza una sustancia, pero ello no provoca consecuencias evidentes en su comportamiento ni en su entorno. Se lo puede identificar como aquel que permite a las personas sostener sus lazos sociales, afectivos, laborales, entre otras actividades habituales. Sin embargo, la prevención se vuelve una actividad relevante, como estrategia para impedir que esta modalidad de consumo se convierta en problemático.
- **Consumo problemático:** se define a aquel en el que el vínculo de la persona con la sustancia, la afecta negativamente o a su entorno. La centralidad de este tipo de consumo no se relaciona con la frecuencia en el uso de una sustancia, ya que es posible también que se trate episodios esporádicos de consumo excesivo. Se enfatiza que esta modalidad de consumo implica consecuencias

---

<sup>3</sup> Si bien desde la Sedronar se utilizan indistintamente los conceptos de sustancias y drogas, se prefiere la denominación de "sustancias" en vez de drogas por las representaciones sociales que se asocian a estas últimas, ya que se piensan generalmente vinculadas a las sustancias ilegales (como cocaína, marihuana, etc.) y se excluyen las sustancias legales, como el alcohol, el tabaco y el uso de psicofármacos sin prescripción médica, que son las de mayor consumo en Argentina (Sedronar y MTEySS, 2022).

negativas en los sujetos, que incluyen aspectos físicos, psicológicos, psicosociales o relacionales.

- **Adicción:** se define a las situaciones donde el sujeto utiliza o desea consumir una sustancia de forma compulsiva, lo cual genera grandes dificultades para disminuir o interrumpir su uso. En estos casos, puede generarse una situación de dependencia física o psíquica de una sustancia, produciendo episodios de abstinencia al interrumpir su consumo. Estos se expresan como malestares corporales, cambios de humor o de estado del ánimo, entre otros, ante la ausencia de una determinada sustancia.

Las SPA son variadas y pueden ser agrupadas de diferentes maneras en relación a la forma de venta y comercialización, las cuales pueden ser legales o no, y los diferentes efectos que causa su uso en el sistema nervioso central. De esta manera, “según se piense la combinación de estos tres elementos, el énfasis otorgado a cada uno de ellos y las relaciones en juego será el modelo de abordaje, tratamiento y concepción que se sustente sobre el consumo problemático de drogas. Por ejemplo: los modelos abstencionista, prohibicionista y el de reducción de riesgos y daños” (MTEySS, 2022: 39).

Al conceptualizar los efectos del consumo, también implica realizar un análisis que incorpore múltiples dimensiones. Entre ellos, se puede identificar características propias de las sustancias, y diferentes aspectos psicosociales de los sujetos y su entorno (MTEySS, 2022).

### 3.3. Efectos del consumo en el ámbito laboral

#### **Impacto del consumo sobre la persona, las relaciones laborales y la seguridad operacional**

Existen situaciones que pueden acentuar un consumo o contribuir a que se torne problemático. Particularmente, en el ámbito laboral hay circunstancias que pueden perjudicar tanto la salud física como mental de las personas. Ciertos desequilibrios que pueden producirse en el trabajo desprenden factores de riesgo psicosociales que

impactan en la subjetividad y provocan sufrimiento psicofísico. Estos factores pueden contribuir a que una persona tenga un consumo problemático de drogas.

El consumo problemático impacta sobre la salud de las personas y las relaciones laborales de diversas formas: altera la percepción, el pensamiento y el estado de ánimo; provoca confusión mental, pérdida de memoria, falta de concentración, desorientación en el tiempo y el espacio; reduce el rendimiento; impacta sobre las relaciones laborales en la jornada de trabajo; reduce la productividad del equipo o la empresa; aumenta el riesgo de accidentes; entre otros (MTEySS, 2022). De esta manera, trae aparejado estrés laboral (relacionado con exigencias, falta de reconocimiento y oportunidades, intolerancia) y genera un clima de trabajo desfavorable (MTEySS, 2022).

### **Derechos sobre la salud de la persona trabajadora en relación con la problemática del consumo**

Las normas que abordan los consumos problemáticos y resguardan los derechos de las personas consumidoras coexisten con otro conjunto de normas jurídicas, que son propias de la dimensión y del derecho laboral, cuya articulación lógica y armónica se debe alcanzar a fin de abordar con éxito los consumos problemáticos en el ámbito del trabajo.

Desde el MTEySS y la Sedronar se informa cuáles son las leyes nacionales que son consideradas a partir del paradigma de los Derechos Humanos, la Salud Mental y el Derecho del Trabajo (MTEySS, 2022: 51):

- Ley N.º 20.744, Ley de Contrato de Trabajo.
- Ley N.º 19.587, Ley de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
- Ley N.º 26.657, Ley de Salud Mental.
- Ley N.º 26.934, Plan Integral para el Abordaje de los Consumos Problemáticos.
- Ley N.º 24.455, Ley de Prestaciones Obligatorias para Personas en Situación de Consumo.

- Ley N.º 24.557, Ley de Riesgos del Trabajo.
- Ley N.º 23.592, Ley contra Actos Discriminatorios.

También son instrumentos normativos los convenios colectivos de trabajo (CCT) y los estatutos profesionales, los decretos dictados por el Poder Ejecutivo, las constituciones y leyes provinciales. Por último, son también herramientas jurídicas importantes las decisiones dictadas por un juzgado o los tribunales laborales, las instancias revisoras y la Corte Suprema de Justicia de la Nación, máximo tribunal del país.

El artículo 19 de la Constitución Nacional Argentina establece el *principio de reserva*. Este postula que toda persona adulta es soberana para tomar decisiones libres sobre el estilo de vida que desea. Por tanto, la tenencia de estupefacientes para consumo personal debe respetar el ámbito de ejercicio de la libertad personal cuando no hay daño o peligro concreto para terceros.

Resulta importante tener en cuenta que el principio de reserva establece un límite entre el ámbito privado, donde la decisión de cada persona está reservada a su elección, y el ámbito de lo público, donde el comportamiento y la decisión de esa misma persona pueden tener efectos sobre otras (MTEySS, 2022). Esta diferenciación se ve ejemplificada en el ámbito del transporte, donde el consumo de SPA puede poner en riesgo a otras personas o generar daños materiales. La tendencia a establecer límites en el consumo de alcohol y otras SPA en la [normativa nacional](#) da cuenta de la necesidad de regular el comportamiento de las personas que ejercen funciones en el ámbito público, en este caso, en el transporte de cargas y de pasajeros.

Este estudio propone incorporar la mirada de derechos en el ámbito laboral como un espacio que hay que tener en cuenta para prevenir los consumos problemáticos. El objetivo es la toma de conciencia sobre la importancia de la salud y la seguridad en el trabajo, lo que incluye abordar los consumos problemáticos, tanto aquellos que se dan en el propio ámbito laboral como los que se producen fuera, e incluso los que involucran a familiares y seres cercanos a la persona trabajadora. La prevención en

el ámbito laboral y la intervención temprana y adecuada son fundamentales para disminuir los consumos problemáticos.

### 3.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras

El MTEySS (2022: 24) define las representaciones sociales como “visiones relativamente estables y difundidas por medio de las cuales se conocen y piensan ciertas situaciones, acciones y subjetividades”. A partir de esta enunciación, se pueden identificar distintas formas de conceptualizar a las drogas y las SPA.

Una de dichas formas, son aquellas en las que se la relacionan con “la peligrosidad”. Así, se identifican a quienes consumen SPA como “problemáticas”, asociadas a conductas trasgresoras, e inclusive, vinculadas a la comisión de delitos de distinta índole. También este tipo de representación relaciona estrechamente el uso de sustancias a problemáticas de salud mental en clave patologizante e individual.

Dicha perspectiva entiende los consumos únicamente como “un derivado de problemáticas sociales como la pobreza o la marginación social, (olvidando) que el consumo de sustancias psicoactivas se extiende por toda la sociedad.” (MTEySS 2022: 24). Esta representación atraviesa diferentes discursos sociales, en particular en medios de comunicación y en explicaciones simplistas sobre la problemática de los consumos. A lo largo de este trabajo, se ha realizado hincapié en la complejidad y multicausalidad de esta problemática.

Por otro lado, estas representaciones no reconocen otros tipos de usos y consumos de sustancias, como puede ser los recreativos o los socialmente aceptados, vinculados a las drogas legales.

Las representaciones sociales vinculadas a los consumos, también se encuentran atravesados por los estereotipos de género. Estos se vinculan con mandatos y expectativas sociales sobre que implica “ser mujer” o “ser varón”. Dichos estereotipos atraviesan todo el campo social, afectan todas las esferas de vida de los sujetos

La posibilidad de incorporar esta perspectiva, busca problematizar las desigualdades sociales, económicas, culturales, entre otras, existentes entre los géneros. Dichas disparidades poseen como característica que se encuentran históricamente invisibilizadas, generando y reproduciendo diferentes formas de opresión a sectores sociales en relación a su género.

Precisamente, dentro de estos estereotipos que asigna roles específicos es que se vincula a “las masculinidades/varones al sector público, el poder, la producción de bienes sociales y el trabajo productivo, y a las feminidades/mujeres con el trabajo de cuidados y doméstico, en el ámbito privado (trabajo no remunerado)” (MTEySS 2022: 32).

Precisamente, incorporar el enfoque de género, tanto en estudios como en las políticas públicas, implica problematizar las relaciones de poder construidas históricamente a partir de la diferencia de género e implementar acciones concretas en búsqueda de una sociedad más igualitaria, en los distintos ámbitos de esta.

Dentro de dicha lógica, se puede afirmar que el ámbito del transporte es un sector muy masculinizado, ya que se compone mayoritariamente por varones. A modo ilustrativo, en el 2020 las mujeres representaban el 8 % del sector de transporte público masivo de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Pérez y Hernández, 2020). Esta situación se profundiza entre los roles y funciones de primera línea aquí analizados. Por ejemplo, en el modo ferroviario no existen mujeres conductoras salvo en el subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Por ese motivo, resulta importante atender a las ideas y representaciones que puedan surgir en este contexto particular, tanto por la predominancia de varones como por los lugares que, aunque escasos, ocupan las mujeres.

Por otra parte, la Encuesta Nacional sobre Consumos y Prácticas de Cuidado (ENCoPraC), realizada por INDEC y SEDRONAR durante 2022, permite observar determinadas tendencias sobre el consumo de tranquilizantes, fundamentalmente en mujeres. Al respecto, se destaca que el 14,1 % de la población manifestó haber consumido tranquilizantes al menos una vez en su vida. Allí se constata que las mujeres tienen un consumo de 16,9 %, superior al de los varones, equivalente a un

11,1 %. Incluso, el 6,9 % de la población informó haber consumido tranquilizantes en el último año, aunque en las mujeres se registra un más alto valor: 8,8 %. Finalmente, en ambas prevalencias se observa que el consumo se incrementa con la edad, registrándose los valores más altos en la población de 66 a 75 años (INDEC y Sedronar, 2023: 30).

### 3.5. Consumo de SPA y sistema de transporte

#### Seguridad operacional

La Ley N.º 27.514 de 2019 define la seguridad operacional, en su artículo 3, como el “estado de operación de un sistema en que el riesgo de lesiones a personas o daños a los bienes que participan e interactúan se ve reducido y se mantiene a un nivel aceptable o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos”. Por otra parte, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, 2018) caracteriza los riesgos de seguridad operacional como la probabilidad y la severidad esperadas de las consecuencias o resultados de un peligro.

#### Trabajador de primera línea

Esta definición puede variar en función del modo de transporte. Por ello, a continuación, se detallan los roles o funciones considerados de primera línea, es decir, afectados a tareas sensibles vinculadas con la seguridad operacional en cada modo.

- **Modo aeronáutico:** de acuerdo con la Regulación de Aviación Civil (RAAC) 120, punto b, el personal del explotador que desarrolla funciones sensibles para la seguridad operacional incluye, pero no está limitado, a los siguientes: a) tripulantes de vuelo; b) tripulantes de cabina; c) encargados de operaciones de vuelo; d) personal de mantenimiento; e) personal de carga y descarga de las aeronaves; y f) todo otro personal que desarrolle funciones que requieran poseer una licencia aeronáutica, certificado de competencia o habilitación aeronáutica.

- **Modo automotor:** de acuerdo con la Disposición N.º 48/2019, emitida por la ANSV, se considera como persona trabajadora afectada a tareas vinculadas con la seguridad operacional al personal de conducción (transporte de pasajeros y de carga).
- **Modo ferroviario:** según la Resolución de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) N.º 404 del 2013, el personal alcanzado por los controles del Centro de Recepción del Personal a Controlar (CRPC) corresponde a los conductores, guardas, señaleros, guardabarreras, jefes/auxiliares de estación, cambistas y banderilleros.
- **Modo marítimo, fluvial y lacustre:** en este modo de transporte, el concepto de trabajador de primera línea comprende a toda la dotación de un buque, de acuerdo con la Ordenanza N.º 5-2018 (DPSN), punto 3.6.8.3 del agregado N.º 1, que indica lo siguiente:

El capitán dispone de una dotación adecuada a fin de prever todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de las operaciones normales en condiciones de seguridad a bordo. En los casos de encontrarse un buque retirado de servicio por un periodo de tiempo determinado, según el punto 3.1.33, la compañía garantizará una dotación suficiente para mantener el buque en condiciones de seguridad operacional, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a las situaciones de emergencia.

Por lo tanto, la reglamentación nacional reconoce que los roles o funciones considerados sensibles a la seguridad operacional van más allá del personal alcanzado por los controles de alcoholemia enumerados en el artículo 1 de la Ordenanza 2 del 2011 de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación (DPSN) de la Prefectura Naval Argentina (PNA), que establece lo siguiente:

Se prohíbe el ejercicio de empleos o funciones a bordo al personal navegante de la marina mercante nacional y al habilitado por la Resolución Ministerial 285 del 2003 y su modificatoria, encargado de la conducción y gobierno del buque,

propulsión, practica y/o baquía, cualquiera sea el grado de concentración de alcohol por litro de sangre que se le detecte.

Por esta razón, en este modo de transporte se considerará a toda la dotación como personal afectado a tareas vinculadas con la seguridad de las operaciones a bordo.

### **El consumo de sustancias psicoactivas y la seguridad operacional en el transporte**

En el ámbito de la seguridad operacional en el transporte, existe una variedad de investigaciones y estudios que indagan en la relación entre el consumo de SPA y la ocurrencia de accidentes. En el ámbito aeronáutico, el interés por establecer un vínculo entre los accidentes y el uso de sustancias ha sido de especial interés para la Junta de Seguridad en el Transporte estadounidense (National Transportation Safety Board, más conocida por sus siglas NTSB). Dicho organismo publicó dos estudios sobre las tendencias de consumo de SPA en los pilotos de aeronaves que sufrieron lesiones fatales durante el periodo 1990-2012 y 2013-2017. Al respecto, se destaca que el 91 % (952) de los pilotos involucrados en accidentes con consecuencias fatales (1042) arrojaron resultados positivos en los exámenes toxicológicos realizados en las autopsias.

El estudio concluye que, durante el periodo comprendido entre 2013 y 2017, los antihistamínicos con efectos sedantes fueron los medicamentos potencialmente perjudiciales encontrados en los pilotos que fallecieron en accidentes, con el 11,9 % de testeos con resultado positivo en al menos un medicamento de esta categoría. Además, los analgésicos sedantes, lo que incluye los opioides, fueron la segunda categoría más común de medicamentos potencialmente perjudiciales, con el 5,3 % de resultados positivos. De los 50 pilotos que dieron positivo para analgésicos sedantes, 46 de ellos habían consumido algún opiode ([NTSB, 2020](#)).

De acuerdo con un estudio realizado por la ANSV y la Sedronar (2019) en las salas de urgencia de 32 hospitales públicos de todo el país durante el 2018, 1 de cada 4 personas que sufrieron lesiones graves en accidentes de tránsito declararon haber consumido alcohol en las 6 horas previas a la ocurrencia del suceso.

La National Highway Traffic Safety Administration de Estados Unidos advierte sobre el incremento del consumo de otras sustancias psicoactivas a partir de los resultados obtenidos durante el 2021. En concreto, sobre un total de 7279 víctimas de accidentes, se encontró que el 55,8 % de los heridos o fallecidos tenían uno o más medicamentos en su organismo. Los cannabinoides, que incluyen la marihuana, fueron los más prevalentes con un 25,1 % de positivos; seguidos del alcohol, con un 23,1 %; los estimulantes, con un 10,8 %; y los opioides, con un 9,3 % ([Department of Transportation of Colorado](#), 2023). Por otra parte, el uso generalizado de medicamentos de venta libre, el incremento de la automedicación y el uso inadecuado de antibióticos es una tendencia creciente advertida por la OMS (2022) y requiere una atención particular en el ámbito del transporte. Más específicamente, en las tendencias sobre consumo de SPA del personal de primera línea, afectado directamente a tareas vinculadas a la seguridad de las operaciones en los cuatro modos de transporte.

En este marco, el análisis sistémico de accidentes precisa de modelos de abordaje que permitan caracterizar el sistema y, a partir de allí, las condiciones de posibilidad de los accidentes. Este tipo de análisis se aleja de la idea de descubrir las causas de los accidentes o perseguir responsables, sino que busca identificar situaciones estructurales que expliquen los factores desencadenantes o contribuyentes (Perrow, 1984).

Por lo tanto, resulta relevante para la JST indagar en los diferentes tipos de consumos en el personal de primera línea, considerando que, para el ámbito de la seguridad operacional, el consumo de sustancias SPA representa un potencial perjudicial que excede la legalidad/ilegalidad de la sustancia en cuestión. Más aún, de acuerdo con los datos obtenidos a partir de una encuesta sobre consumo de SPA legalizadas e ilegalizadas, realizada por el INDEC y la Sedronar durante 2022 ([Infobae, 24 agosto 2023](#)), las sustancias más consumidas en la Argentina son el alcohol y el tabaco, por encima de la marihuana, la cocaína y los psicofármacos. Por tal razón, indagar en las tendencias de riesgo asociadas al consumo de SPA en el personal que ejerce tareas que comprometen la seguridad del sistema de transporte permitirá determinar cómo se manifiestan en este universo las conductas generales observadas en la población

a través de la encuesta nacional sobre consumos y prácticas de cuidado ([Sedronar, 2023](#)). Identificar tendencias y conductas de riesgo en el personal de primera línea constituye un insumo relevante para el diseño de estrategias de prevención y mecanismos de control para la mitigación de potenciales peligros.

## 4. METODOLOGÍA

### Diseño y método

El presente estudio indaga sobre el consumo de alcohol y otras SPA en los marcos regulatorios de los cuatro modos de transporte (automotor, aeronáutico, ferroviario y marítimo, fluvial y lacustre). Asimismo, en los patrones de consumo y las percepciones de las personas trabajadoras. Se centra en la actividad de transporte comercial de cargas y pasajeros que se desarrolla en el territorio nacional, pero además, particularmente en el caso del modo automotor, se enfoca en los vehículos de las categorías N2, N3 y M3<sup>4</sup>.

Se trata de un estudio descriptivo, transversal y de integración metodológica cuantitativa y cualitativa, para el que se realizaron entrevistas semiestructuradas y una encuesta a través de un cuestionario autoadministrado vía plataforma en línea, con preguntas mayormente cerradas. Además, se relevaron fuentes secundarias de información, normativa obligatoria, manuales de procedimientos y protocolos elaborados por las operadoras para cada modo de transporte, así como datos cuantitativos provistos por organismos públicos.

Como fue mencionado, este segundo informe presenta los resultados de la realización de entrevistas semiestructuradas a funcionarios y personal jerárquico del sistema de transporte argentino. Para ello, se diseñó un mapa de informantes clave, tanto del

---

<sup>4</sup> Categoría N2: vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a 3 500 kg, pero inferior o igual a los 12 000 kg; Categoría N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los 12 000 kg; Categoría M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de 8 asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los 5 000 kg (Decreto 32/2018, anexo A).

sector público como privado, y se elaboró una guía de pautas acorde a los fines de este estudio. Se llevaron a cabo 10 entrevistas con la siguiente distribución:

- 3 entrevistas a gerentes de seguridad operacional e integrantes del servicio médico de empresas aeronáuticas dedicadas a vuelos comerciales;
- 2 entrevistas a personal jerárquico de un organismo estatal a cargo de la fiscalización y control psicofísico de los trabajadores de transporte automotor de pasajeros;
- 2 entrevistas en el modo marítimo. La primera, a referentes de una empresa de transporte fluvial de pasajeros y la segunda a una empresa naviera de transporte de hidrocarburos;
- 3 entrevistas a personal jerárquico de las áreas de administración de personal, salud ocupacional y servicio médico de dos operadoras ferroviarias dedicadas al transporte ferroviario de cargas y una operadora del servicio de pasajeros.

Las entrevistas se realizaron en ambas modalidades, presencial y virtual, entre el 12 de mayo de 2022 y el 1 de junio de 2023. Se acordó la confidencialidad de las respuestas, grabación y posterior desgrabación a través de un consentimiento informado. A los fines de preservar el anonimato de los informantes, se realizó la siguiente nominalización de los testimonios:

**Tabla 1. Entrevistas realizadas**

Modo de transporte	Organización	Nominalización	Fecha	Modalidad
Aeronáutico	Aerolínea Comercial	Compañía A	12/05/2022	Presencial
	Aerolínea Comercial	Compañía B	14/07/2022	Virtual
	Aerolínea Comercial	Compañía C	12/09/2022	Presencial
Automotor	CNRT	Fiscalización de delegaciones regionales	21/07/2022	Presencial
	CNRT	UPC	22/07/2022	Presencial

Modo de transporte	Organización	Nominalización	Fecha	Modalidad
Ferroviario	Operadora de servicios de cargas	Operadora F	03/06/2022	Virtual
	Operadora de Servicio de cargas	Operadora T	30/09/2022	Presencial
	Operadora de Servicio de pasajeros	Operadora M	1/06/2023	Presencial
Marítimo, Fluvial y Lacustre	Compañía de transporte de químicos e hidrocarburos	Empresa X	3/11/2022	Presencial
	Compañía de transporte de pasajeros de la zona norte del Área Metropolitana de la Provincia de Buenos Aires (AMBA)	Empresa Z	20/05/2022	Presencial

Las dimensiones sobre las que se indagó fueron:

- La normativa vinculada al consumo de alcohol y otras SPA que regula cada modo de transporte respecto del personal operativo. El primer informe realizado en el marco de este estudio describe y analiza las normas nacionales de cada modo de transporte. Aquí, este apartado indaga sobre los efectos de la implementación de las normas a partir de los datos brindados en las entrevistas.
- Las medidas de control y tipos de test implementados, sustancias testeadas, frecuencia y protocolo a aplicar en caso positivo confirmado.
- Las políticas y estrategias de prevención vinculadas al consumo de alcohol y otras SPA.
- El registro sistematizado o base de datos en relación con casos de testeos positivos por consumo de alcohol u otras SPA.

- Las representaciones sociales sobre el consumo de alcohol y otras SPA en el personal operativo.

Una vez transcritas, las entrevistas fueron codificadas a través de un software de análisis cualitativo. La codificación permite asignar temas y subtemas a un conjunto de datos para luego establecer relaciones entre las diferentes entrevistas, identificando puntos comunes o particularidades en cada uno de los casos. Los códigos fueron confeccionados inicialmente a partir de una pauta de entrevista, y se ampliaron a medida que en los testimonios brindados se identificaban temas relevantes para el estudio que no habían sido contemplados en la primera etapa.

## 5. ANÁLISIS

### 5.1. MODO AERONÁUTICO

En el modo aeronáutico se entrevistó a tres gerentes de seguridad operacional e integrantes del servicio médico de distintas compañías aéreas que operan en el país. Con el objetivo de evidenciar ciertas diferencias entre las compañías consultadas, preservar el anonimato de quienes brindaron su testimonio y facilitar la lectura, se optó por nominar a las compañías entrevistadas del siguiente modo: compañía “A”, compañía “B” y compañía “C”. Las compañías A y B comenzaron sus operaciones en Argentina a partir del 2018 y se caracterizan por ser operadoras de bajo costo. Por su parte, la compañía C cuenta con mayor recorrido en el desarrollo de sus operaciones y se dedica al transporte comercial de cargas y de pasajeros. Sus diferentes funciones y años de actividad son elementos que deben ser tenidos en cuenta a la hora de analizar las dimensiones que a continuación se desarrollan.

#### 5.1.1. Medidas de control

En las entrevistas se observa cierto grado de homogeneidad en lo que respecta al procedimiento para el desarrollo de los controles. Las personas entrevistadas hacen referencia a la norma que regula los mecanismos de control de SPA, la RAAC 120, así como a los establecidos por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), autoridad encargada de realizar las auditorías.

Los controles más frecuentes son los aleatorios. En las compañías A y C indicaron que realizan una cantidad de testeos estipulada por mes<sup>5</sup>, mientras que la compañía B afirmó que la cantidad de testeos que efectúan mes a mes no está definida.

Las compañías A y B identifican una complicación similar al calcular la cantidad de personal que deben testear: como el porcentaje requerido por la ANAC está definido en términos anuales, hay una dificultad para prever el aumento del personal en el

---

<sup>5</sup> La compañía A realiza un sorteo mensual entre todo el personal de Buenos Aires mientras que, para el resto del país, lo que se sortea es la escala o destino. Es decir, todos los trabajadores de la provincia seleccionada en el sorteo deben someterse al test.

transcurso del año, lo que modifica en términos absolutos la cantidad de testeos que deben llevarse adelante. Por este motivo, la Compañía B hace controles contemplando un posible crecimiento del personal en el futuro, lo que puede ocasionar que las mismas personas sean testeadas más de una vez en un año.

En las tres operadoras rige el mismo procedimiento de selección del personal que debe someterse a un control aleatorio. Este se ejecuta a través de un programa digital que está a cargo del personal de RRHH. La persona entrevistada en la compañía C agregó que se trata de un programa que debe estar autorizado por la ANAC.

Una vez definida la muestra que será sometida a los controles, las compañías notifican a las personas trabajadoras para que se presenten antes de tomar servicio. En las compañías A y B se aclaró que la notificación se efectúa unas horas antes del arribo al aeropuerto.

En cuanto al personal encargado de realizar los testeos, en las compañías B y C, el médico o enfermero es quien lleva a cabo dicha tarea. Por su parte, en la compañía A, el personal encargado de los testeos se encuentra tercerizado y es capacitado por un médico y un bioquímico que forman parte del personal estable de la operadora. Pese a tener este servicio médico tercerizado, el responsable del programa frente a la ANAC es el gerente de seguridad operacional de la compañía.

En todas las operadoras, el espacio definido para llevar a cabo los controles se encuentra dentro del aeropuerto, en alguna oficina asignada o acondicionada para dicho propósito. La persona entrevistada por la compañía A, que inicialmente operaba únicamente en el aeropuerto de El Palomar, en la Provincia de Buenos Aires, indicó que, al mudarse al Aeroparque Jorge Newbery, encontraron ciertas dificultades para ser asignados a una oficina adecuada para efectuar los controles.

En cuanto a los dispositivos gestionados para la detección de sustancias, las operadoras utilizan métodos diferentes: la compañía A usa una pipeta para medir el alcohol e hisopados de saliva para detectar otras SPA; la compañía B opta por un test de orina tanto para alcohol como para otras SPA; mientras que la compañía C dispone de un alcoholímetro para detectar el alcohol y un test de orina para otras SPA.

De acuerdo con los entrevistados, los reactivos detectan todas las sustancias descritas en la RAAC 120. Además, la compañía C indicó que el reactivo de orina detecta otras tres sustancias no incluidas en la norma, aunque no especificó cuáles eran.

La compañía A manifestó que, al momento de la entrevista, había una falta de reactivos para efectuar los testeos por detección mediante saliva. Este déficit produjo que la planificación de testeos del mes se acotara de acuerdo con la cantidad de materiales disponibles, a la espera de poder realizar más a futuro.

En cuanto al protocolo para los testeos, en todos los casos se observa que, si el resultado de la primera prueba resulta negativo, el personal vuelve a cumplir sus funciones e ingresa nuevamente al sistema de sorteo aleatorio. Por el contrario, si el testeo arroja un resultado positivo, se hace una primera contraprueba en el lugar. Paralelamente, la ANAC es notificada sobre dicha situación y la misma muestra de orina cuyo resultado había arrojado un resultado positivo es enviada a uno de los laboratorios habilitados y respaldados por la autoridad aeronáutica. En caso de que el resultado positivo hubiese sido detectado por saliva, como podría ocurrir en la compañía A, se toma una muestra de orina en el lugar y luego se envía a revisar al laboratorio.

Según la persona entrevistada en la compañía A, el procesamiento en los laboratorios puede demorar aproximadamente una semana. Por su parte, la compañía C afirmó que se guardan las muestras de orina por tres meses en caso de que el trabajador quiera llevarla a un laboratorio particular.

En la totalidad de las operadoras consultadas, el trabajador queda apartado de sus actividades hasta que concluya la evaluación del laboratorio. Si el resultado del examen es negativo, la persona vuelve a tomar servicio.

En caso de arrojar un resultado confirmatorio positivo, las estrategias implementadas por las operadoras son diferentes. Frente a una situación de estas características, la Compañía A puede tomar distintas medidas: el trabajador puede ser sometido a un proceso de seguimiento que, según el entrevistado, está contemplado por dos años como máximo según ANAC. O, por el contrario, tiene la potestad de “desvincularlo”,

ya que se considera que vulnera la política de alcohol y drogas propia de la compañía. En estos casos, no hay ningún tipo de seguimiento institucional.

El entrevistado de la compañía A reconoce que, si bien cualquier presencia de sustancias estaría contradiciendo la política de la empresa, se tiene en cuenta el tipo y frecuencia de sustancias consumidas. Por ejemplo, plantea la diferencia entre el consumo de fármacos prescritos y el consumo de cocaína. En este sentido, el acompañamiento institucional que se le brinde al personal dependerá de la situación particular que dio origen al resultado positivo en el testeo. La compañía A descarta la posibilidad de reubicar al trabajador si se encuentra en una situación que no le permite ejercer funciones sensibles a la seguridad operacional. Aclara que esta es una imposibilidad que se aplica a cualquier tratamiento o condición médica que le impida desarrollar la función principal para la cual fue contratado y que, por lo tanto, no es exclusiva del consumo de SPA.

La compañía B no tuvo casos en donde el resultado confirmatorio del laboratorio hubiera dado positivo. Sus respuestas se orientaron a explicar los procedimientos que se desarrollarían si hubiera algún caso positivo en el futuro. Se iniciaría un tratamiento de rehabilitación, tal como lo plantea la RAAC 120, que estaría a cargo de la obra social o prepaga del trabajador.

La compañía C aclaró que, si el laboratorio arroja un confirmatorio positivo, el trabajador tiene la oportunidad, bajo consentimiento informado, de declarar qué sustancias consumió en los últimos 45 días. Esta información permite diferenciar los casos de consumo de SPA automedicadas o prescritas de otros tipos de consumos. En caso de que sea detectado un consumo problemático, el trabajador ingresa a una licencia por enfermedad, tal cual está contemplado en la Ley de Contrato de Trabajo. Si bien la empresa no se hace cargo directamente del tratamiento (que corresponde a la obra social o prepaga del trabajador), inicia un proceso de acompañamiento en el que participan médicos laborales, psicólogos y psiquiatras. El trabajador asiste a citas periódicas para someterse a dosajes de sustancias, llevar los estudios médicos y tener entrevistas con el servicio médico de la compañía. Más allá de cotejar los estudios, la realización de testeos en esta instancia les permite documentar la remisión sostenida para una futura reincorporación a sus funciones.

En estos casos, el trabajador no puede volver a trabajar a menos que se certifique su rehabilitación. Al quedar apartado de sus tareas, tampoco puede hacerse cargo de otras funciones que no tengan que ver con su rol original. En situaciones muy excepcionales, si un puesto de trabajo involucra diversas funciones y algunas de ellas no demandan Certificación Médica Aeronáutica (CMA), se permite que la persona continúe en su puesto, enfocándose únicamente en aquellas tareas que no la requieren.

Una vez que la persona es dada de alta, la compañía C continúa haciendo controles, tal como lo establece la RAAC 120. El tiempo en el que se prolongan estos controles depende tanto de las circunstancias propias de la persona como del tipo de sustancia consumida. En palabras del entrevistado: “En función de la sustancia, de la personalidad del que tengas adelante, de los estudios complementarios (que a veces hasta hablan de daño en algún órgano blanco<sup>6</sup>), se define el tiempo mínimo que uno se toma para evaluar que se está recuperado”.

La compañía C manifestó que, de encontrarse en una situación en la cual el proceso de recuperación dificulta que el trabajador pueda volver a sus funciones habituales, se contempla la posibilidad de reubicarlo, modificando su rol original. Esta es una política propia impulsada desde el servicio médico y aprobada por la empresa.

Además de los controles aleatorios, en todas las compañías existen otras instancias en donde se implementan medidas de control. Tal como establece la norma, se pueden efectuar controles si se sospecha que un trabajador se encuentra bajo el efecto de SPA. También puede surgir en el contexto del consultorio médico, cuando una persona se acerca por otro motivo, pero el profesional detecta que puede haber una situación de consumo.

Por otra parte, en caso de ocurrir un accidente o incidente, se debe llevar a cabo una evaluación psicofísica posterior, que queda a cargo del Instituto Nacional de Medicina

---

<sup>6</sup> Se refiere principalmente al riñón, corazón y cerebro de una persona.

Aeronáutica (INMAE). La compañía B también hace sus testeos para descartar “cualquier conjetura” y tener una protección frente a las aseguradoras.

Paralelamente, en el transcurso de las entrevistas se mencionó que, para obtener o renovar la CMA, los trabajadores deben someterse a una serie de exámenes en los que se incluye un laboratorio completo con detección de SPA. Este procedimiento es efectuado por organismos como el INMAE y no interviene el personal de la operadora.

Por último, tanto las personas entrevistadas en la compañía A como en la C explicaron que, más allá de las instancias de control ya pautadas, cualquier trabajador que se encuentre en una situación de consumo problemático puede acudir al servicio médico de la compañía, disponible las 24 horas, para contar su problemática y obtener asesoramiento.

En relación con la cantidad de casos positivos, la compañía A detectó tres casos confirmatorios desde el desarrollo de sus operaciones (dos en el marco de los controles aleatorios y uno en la renovación de la CMA). La compañía B no encontró ningún resultado positivo confirmatorio y la compañía C, con mayor recorrido en el sector, manifestó creer que cuenta con una tasa de positividad baja.

### 5.1.2. Normativa

En el modo aeronáutico el consumo de SPA está regulado a través de las RAAC 67, que define los estándares para el otorgamiento de la CMA, y por la RAAC 120, que establece el Reglamento de Prevención y Control de Consumo Indebido de Sustancias Psicoactivas en el Personal Aeronáutico.

La RAAC 120 define cuáles son los roles que cumplen funciones sensibles a la seguridad operacional y cuál es el alcance de los controles. Si bien se mencionan una serie de funciones a las cuales debe aplicarse la norma, esta explícitamente establece que dicha definición no es limitante, por lo tanto, otros puestos que no han sido

detallados pueden ser considerados<sup>7</sup>. A lo largo de las entrevistas se identificó que los controles de sustancias se realizan tanto sobre aquellas personas que ejercen las funciones listadas en la RAAC 120 como sobre otros trabajadores.

Por un lado, en algunas operadoras se amplía la definición de personal sensible a la seguridad operacional: la compañía A incluye al personal de tráfico y la compañía C incorpora a choferes y coordinadores de plataforma. Por otro lado, no todas las compañías tienen a su cargo al conjunto de personas que ejercen tareas asociadas a la seguridad operacional. Por ejemplo, la compañía B solo contrata de forma directa a tripulantes de cabina y de vuelo, mientras que el personal de carga y descarga se encuentra tercerizado. La Compañía B no efectúa los controles de sustancias sobre el personal tercerizado, aunque puede evaluar, en el marco de las auditorías internas, los programas de sustancias que se llevan a cabo.

En relación con el período que conlleva la aplicación de la norma, la persona entrevistada en la compañía A, que cuenta con menos años de actividad en Argentina, expresó que el programa establecido en la RAAC 120 tiene un proceso de implementación de hasta dos años desde el inicio de las operaciones.

En cuanto a los efectos de la implementación de la RAAC 120, las personas entrevistadas manifestaron ver resultados positivos. Asimismo, no se percibió contradicción o superposición con otro tipo de normas, tanto a nivel nacional como internacional. La persona entrevistada en la compañía A recordó el momento en el que se comenzó a implementar la RAAC 120 como una instancia necesaria, pero que generó mucha resistencia: “Acá era algo tabú, esgrimido bajo ciertos paradigmas de la privacidad, pero era un tema que no se trataba: mejor de eso no se habla... hasta que se encaró, porque te lo exige el resto del mundo”.

---

<sup>7</sup> El personal del explotador que desarrolla funciones sensibles para la seguridad operacional incluye, pero no está limitado a: (1) tripulantes de vuelo; (2) tripulantes de cabina; (3) encargados de operaciones de vuelo; (4) personal de mantenimiento; (5) personal de carga y descarga de las aeronaves; y (6) todo otro personal que desarrolle funciones que requieran poseer una licencia aeronáutica, certificado de competencia o habilitación aeronáutica. (RAAC 120, capítulo A 1. 2, artículo 120.010, inciso b)

La persona entrevistada de la compañía B manifestó no poder evaluar la efectividad en la implementación de la norma, ya que no se contaba con resultados positivos en los testeos de SPA<sup>8</sup>. Sin embargo, hizo hincapié en que la modalidad de controles aleatorios permite prevenir y atender a las personas en caso de un resultado positivo. También destacó la cualidad “reactiva y proactiva” de la norma.

Por otra parte, los integrantes de la compañía C señalaron que esta normativa es útil para reducir la tasa de positividad, sobre todo en personas que consumen SPA de manera esporádica.

En cuanto a las políticas propias de las compañías, la A y la C manifestaron contar con una política libre de alcohol y sustancias para todo el personal, más allá de lo establecido en la RAAC 120. Como se explicitó en el apartado anterior, en el caso particular de la compañía A, esta política puede incidir en el protocolo que se desarrolla ante un resultado positivo.

### 5.1.3. Políticas y estrategias de prevención

En las empresas consultadas existen cursos obligatorios basados en la RAAC 120, diseñados e implementados por integrantes de las compañías, como médicos o bioquímicos. Los contenidos suelen ser similares: abordan la prevención del consumo de SPA, diferencian los efectos de cada una de ellas y brindan una explicación específica sobre el procedimiento que se va a desarrollar en los controles. En el caso de las compañías A y C, se constató que las capacitaciones son virtuales.

Las compañías identificaron otras instancias de formación en donde se trabaja el tema. En la compañía A hay un curso de seguridad operacional y otro de inducción a la empresa, que todos los empleados deben realizar, en los que se aborda el consumo de SPA. La compañía B indicó que la temática también se trabaja en los cursos de

---

<sup>8</sup> Cabe señalar que algunas compañías aeronáuticas cuentan con menos años de actividad en el país, factor que puede impactar tanto en la cantidad de testeos como de casos positivos.

*Crew Resource Management* (CRM, Gestión de Recursos de la Tripulación, en español). Por su parte, la compañía C mencionó que los empleados cuentan con un entrenamiento recurrente basado en la RAAC 120, que les permite actualizar de forma permanente sus conocimientos.

Las personas entrevistadas en las compañías A y C mencionaron que existen instancias de evaluación intermedias y finales de estas actividades, lo cual posibilita introducir modificaciones en la planificación de acuerdo con los resultados que presentan los cursantes.

Además de las instancias de capacitación, las compañías A y B mencionaron la existencia de circuitos informativos que comunican aspectos importantes del programa, en los que, por ejemplo, se aclara qué tipo de medicación puede arrojar un resultado positivo en los testeos.

En cuanto a la necesidad de tener otras políticas de prevención, los entrevistados coinciden en que, si bien el tema es abordado en la actualidad, siempre es positivo que se amplíe el trabajo de prevención. Por ejemplo, según la perspectiva del entrevistado en la compañía B, un gerente de mantenimiento, por más que “no toque un avión”, puede afectar a la seguridad operacional si está bajo el efecto de SPA. Por este motivo, profundizar las estrategias de prevención podría contribuir a fortalecer la seguridad operacional en otros sectores que no son definidos estrictamente como personal de primera línea. Entre las alternativas para continuar con este trabajo, las personas entrevistadas en la compañía C mencionan que sería posible implementar otras campañas informativas u ofrecer actividades de participación voluntaria.

#### **5.1.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras**

En las entrevistas se distinguieron diversas formas en las que se interpreta el consumo de sustancias entre los trabajadores, así como distintas maneras en las que estos consumos pueden afectar a la seguridad operacional o representar un riesgo para la salud.

Los entrevistados establecen una diferenciación entre un consumo esporádico de sustancias y uno problemático. Reconocen que el consumo esporádico de algunas SPA forma parte de una práctica de socialización y que no necesariamente indica la existencia de un problema de salud. Pese a esto, el consumo ocasional o aislado no está permitido en el ámbito aeronáutico. En primer lugar, porque la norma establece que, ante un resultado positivo, la persona no puede tomar servicio. Por ejemplo, una de las personas entrevistadas en la compañía C indicó que es usual que el trabajador haya tenido un consumo puntual de marihuana y que no se encuentre bajo los efectos inmediatos de la SPA al momento de realizar el test. Sin embargo, esta es una sustancia que puede permanecer en el cuerpo mucho tiempo después de haber sido consumida y, aunque la persona no esté bajo sus efectos, igualmente el resultado será positivo.

En segundo lugar, el consumo esporádico de SPA no está permitido porque incluso en los casos en los que el consumo es ocasional, este es percibido como una práctica que no puede realizarse si se trabaja en el ámbito aeronáutico. En este sentido, varios entrevistados mencionaron que las personas que ingresan a trabajar al sector tienen conocimiento sobre este aspecto y que, al dedicarse al trabajo aeronáutico deberían tomar la decisión de no consumir ningún tipo de SPA. Así lo expresa la persona entrevistada en la compañía C: “O consumís socialmente y trabajás en otro lado, o no consumís y trabajás con los aviones”. En esta línea, la persona consultada en la compañía A afirmó que el trabajador es consciente de que su “consumo social” estará limitado, ya que debe someterse a los controles para la renovación de la CMA cada seis meses o cada un año dependiendo de su edad.

Las personas entrevistadas coinciden en señalar que el consumo de SPA está relacionado y afecta a la seguridad operacional en la medida en que pone en riesgo la integridad del trabajador y de las personas que son transportadas. En la compañía C subrayan que quien se encuentra bajo los efectos de una SPA no tiene “la lucidez, la velocidad o la capacidad para operar o reaccionar” ante una situación imprevista.

En cuanto a los casos en los que se detecta un consumo problemático, el riesgo no se encuentra vinculado únicamente a la seguridad operacional, sino que también

afecta la salud y otros aspectos vitales del trabajador (vínculos familiares, de pareja, estabilidad económica, etc.). Una de las personas de la compañía C mencionó que los procesos de recuperación de estos trabajadores suelen ser complejos y encuentran varias recaídas, sobre todo en las personas usuarias de cocaína.

En relación con las sustancias consumidas, predominan los psicofármacos autoadministrados o mal administrados; es decir, sin que el médico contemple los efectos que dicho medicamento puede ocasionar. Estas sustancias se detectan sobre todo en los casos de consumo ocasional, no así en los de adicción o consumo problemático.

En las situaciones en las que se detecta un consumo problemático, quienes se sometieron a la entrevista consideran que es mayoritaria la presencia de marihuana y cocaína, y en menor medida, de alcohol. La persona entrevistada en la compañía A, con recorrido en el ámbito aeronáutico, percibe que el consumo de alcohol era mayoritario unas décadas atrás, mientras que ahora la “circulación de otras drogas en la sociedad”, como la marihuana, empieza a predominar.

Se reconoció también, aunque en menor medida, el consumo de hojas de coca. Así lo identificó el entrevistado de la compañía A, quien lo definió como un “consumo cultural”, fundamentalmente arraigado en la región norte del país.

Las personas consultadas en la compañía C mencionaron que el tipo de consumo también puede variar en función de la “población”. Por ejemplo, es común ver que las mujeres den positivo para anfetaminas porque toman benzodiazepinas, así como por algún consumo ocasional de clonazepam. Sin embargo, no creen que esta situación sea exclusiva del modo aeronáutico, sino que lo que ocurre en la compañía “es un reflejo de la sociedad” y “no dista mucho” de lo que se ve socialmente en cuanto al consumo de sustancias<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Para ampliar la información relativa a este tema, ver los resultados de la Encuesta Nacional sobre Consumos y Prácticas de Cuidado 2022 (ENCOPRAC) realizada por el INDEC y la Sedronar durante 2022.

En ninguna de las entrevistas se evidenció relación entre las condiciones laborales propias del modo de transporte y las formas de consumo. Uno de los entrevistados de la compañía C manifestó que las personas que atraviesan situaciones de adicción o consumo problemático expresan ante el personal médico una fuerte preocupación de que su situación afecte la posibilidad de permanecer en su puesto de trabajo.

#### 5.1.5. Registros

En cuanto al registro de la cantidad de testeos y casos positivos, las tres compañías consultadas cuentan con sistemas similares de documentación y almacenamiento. Esto se debe, principalmente, a un requerimiento de la ANAC, cuyas auditorías corroboran la correcta aplicación de la RAAC 120. Estas auditorías son de carácter aleatorio y no necesariamente se implementan todos los años. Por ejemplo, la compañía B manifestó que su primera auditoría fue en el 2021, aunque sus operaciones iniciaron en 2019. Además de la auditoría que corresponde a la RAAC 120, la compañía A indicó que la ANAC interviene a través de otras evaluaciones.

En todas las operadoras el registro es digital. Las compañías A y C afirmaron que dicho registro se actualiza siempre que se hacen nuevos testeos, quedando a cargo del personal que los efectúa, mientras que el entrevistado en la compañía B no contaba con información sobre la frecuencia con la que se cargan los datos.

Asimismo, durante las entrevistas se observó una diferencia entre el registro propio del servicio médico (de carácter confidencial y bajo secreto profesional) y aquel que puede ser consultado por otros integrantes de la empresa o auditado por la ANAC. Este último contiene información sobre la cantidad de testeos y su resultado, pero omite la identidad de quienes fueron sometidos al control. Todas las compañías deben acreditar un porcentaje de testeos frente a la ANAC. Tal como fue mencionado anteriormente, las compañías A y B deben presentar registros donde se verifique la realización de testeos sobre el 50 % del personal que cumple funciones sensibles a la

seguridad operacional. Por su parte, la compañía C afirmó que deben cumplir con el 7 %<sup>10</sup>.

## 5.2. MODO AUTOMOTOR

Se realizaron dos entrevistas a agentes de la CNRT. Esta comisión es un organismo descentralizado estatal de la República Argentina, dependiente del Ministerio de Transporte, que tiene como objetivo controlar y fiscalizar el transporte terrestre de jurisdicción nacional. Entre sus competencias, se encuentra la fiscalización de los vehículos de pasajeros urbanos, micros interurbanos, micros de turismo nacional e internacional, combis y vehículos clandestinos. En cuanto a los vehículos de cargas, los controles abarcan los servicios nacionales e internacionales. Estos controles están destinados tanto a los vehículos (verificación técnica, seguro, habilitación) como a los conductores (licencia nacional habilitante, horas de descanso, alcoholemia y sustancias prohibidas) ([CNRT, 2023](#)).

Argentina cuenta actualmente con 44 delegaciones de la CNRT, que están organizadas regionalmente (NOA, NEA, Cuyo, Centro, Buenos Aires, AMBA y Patagonia). Además, según los testimonios de las personas entrevistadas, existen alrededor de 400 puntos de fiscalización, es decir, puntos de control sobre el consumo de SPA destinados al personal de conducción de transporte de pasajeros interurbanos. Un total de 389 de esos puntos funcionan por fuera de la zona del AMBA (Ciudad de Buenos Aires y 40 municipios de la Provincia de Buenos Aires), considerada históricamente como el núcleo central del sistema urbano argentino<sup>11</sup>. Mensualmente, se hacen encuentros virtuales con todas las delegaciones para

---

<sup>10</sup> La diferencia entre el porcentaje que debe cumplir cada compañía responde a la cantidad de personas empleadas que cumplen funciones sensibles a la seguridad operacional. Tal como lo establece la RAAC 120, los explotadores que cuenten con hasta 500 empleados deben asegurar exámenes toxicológicos aleatorios del 50 %, mientras que los explotadores que cuenten con más de 2000 empleados deben cumplir con el 7 % o 560 testeos, lo que sea mayor (RAAC 120, capítulo D, 4.3)

<sup>11</sup> <https://www.argentina.gob.ar/dami/centro/amba>

unificar los criterios de trabajo y, particularmente, durante las entrevistas se mencionaron dos encuentros en los que se trató el control del consumo de SPA.

La dirección del organismo se encarga de proveer todo el equipamiento que se utiliza en los testeos a cada delegación. La ubicación de los puntos de fiscalización, tanto los fijos como móviles, se determina con relación a la estrategia general de control del transporte. En este sentido, se contempla la ejecución de operativos, por ejemplo, ante grandes eventos, aunque no estén especificados en la norma.

### 5.2.1. Medidas de control

Los testimonios del personal jerárquico entrevistado confirman que se le realizan controles de alcoholemia y testeos sobre consumo de otras SPA al personal de conducción.

Los controles de alcoholemia se practican mediante alómetros y alcoholímetros<sup>12</sup> en todas las delegaciones de la CNRT y en distintos operativos de fiscalización en el país. Puntualmente, las delegaciones de la CNRT se encuentran a cargo de los controles en las Unidades de Control Psicofísico (UCP)<sup>13</sup>. Cuando se trata de puntos operativos de fiscalización descentralizados, el control está a cargo de duplas compuestas por un fiscalizador y una autoridad de seguridad, que puede ser de Gendarmería o de la Policía.

Los controles sobre consumo de otras SPA, a diferencia de los de alcoholemia, consisten en test reactivos por saliva con seis determinaciones: THC, cocaína, benzodiazepinas, metanfetamina, anfetamina y opiáceos, y solo se hacen en las UCP. Estas últimas pueden ser terminales o móviles, y ambas cuentan con equipos

---

<sup>12</sup> Con ambos instrumentos se mide el consumo de alcohol a partir de la exhalación. Con los alómetros se mide la presencia de alcohol soplando sin pipeta, a diferencia del alcoholímetro, en el que se utiliza una pipeta.

<sup>13</sup> Tal como establece el Manual de Procedimiento de las Unidades de Control Psicofísico (UCP), estas tienen a su cargo la evaluación de las condiciones necesarias para la conducción profesional y de los factores de riesgos involucrados. Concretamente, tienen a su cargo la realización de controles diarios al personal de conducción seleccionado aleatoriamente (Disposición CNRT 816/2021).

formados por dos profesionales, un médico y un psicólogo, lo que permite un abordaje integral de los controles. En las entrevistas se informó que en períodos anteriores se hacían controles a choferes de micros escolares y de camiones de transporte de cargas que salían del Puerto de Buenos Aires, pero se aclaró que actualmente no se están haciendo. Según lo especificado, está proyectado retomar las tareas de control en el puerto.

Por otro lado, se mencionó que la CNRT supervisa el transporte de cargas aproximadamente desde el 2018, y fue en el puerto donde comenzaron los trabajos. En las entrevistas se hizo hincapié en la necesidad de mejorar la infraestructura para poder efectuar los controles de consumo de SPA en algún centro de distribución de cargas, espacio donde se concentra el transporte. De lo contrario, se deben realizar en los caminos. Así, de acuerdo con los testimonios relevados, se considera que es necesario retomar las tareas en el transporte de cargas, que fueron detenidas por los cambios estructurales postpandemia.

Sobre la frecuencia de los testeos, las personas entrevistadas mencionaron que las UCP funcionan en todo el país, los siete días de la semana y en distintos horarios. Si bien está previsto que los controles de alcoholemia alcancen a todo el personal de conducción, estos se ajustan a los horarios de funcionamiento de cada UCP. De esta manera, los testeos en la terminal de Retiro se realizan durante un período de 15 horas diarias. En otros lugares, los días y horarios varían debido a que la cantidad de conductores es más reducida y se busca alcanzar al personal de diferentes líneas.

Los controles sobre el consumo de otras SPA son aleatorios, y tienen lugar antes de que el personal de conducción inicie su servicio. El motivo principal de la aleatoriedad es la disponibilidad de recursos: en las terminales más pequeñas, al tener menor frecuencia de servicio y cantidad de choferes, puede suceder que se le realicen ambos testeos a la totalidad de los choferes. En cambio, en las terminales de mayor tránsito, como la de Retiro, sería necesario contar con un equipo más grande de médicos y psicólogos para testear a la cantidad de conductores que toman servicio allí.

Los registros de estos testeos se encuentran sistematizados por el número de dominio de la unidad, que permite identificar a cada vehículo en una herramienta digital

llamada Personal Digital Assistant (PDA), la cual incluye otros documentos y verificaciones técnicas. Desde allí se manejan las estadísticas del proceso de fiscalización. Actualmente, se está intentando fortalecer la importancia del test de alcoholemia para que sea parte del proceso de fiscalización. Según el testimonio del funcionario, muchas veces los controles de alcoholemia se llevaban a cabo únicamente en el marco de operativos específicos, como “Alcoholemia Federal”<sup>14</sup>.

Respecto al protocolo de la CNRT en caso de resultados positivos, las personas entrevistadas explican que se elabora un acta y comienza el procedimiento de reevaluación del caso. La reevaluación consta de un segundo testeo de todas las SPA a modo de contraprueba, una entrevista psicológica y una evaluación médico-clínica con la finalidad de pesquisar si se trata de un caso de consumo problemático. De todos modos, durante las entrevistas se indicó que cualquier uso de SPA resulta problemático para la seguridad operacional y que, por lo tanto, la tolerancia es cero en este aspecto. Si la contraprueba arroja un resultado positivo nuevamente, se sanciona al conductor y queda suspendido por 90 días (no puede conducir durante ese plazo). Además, la CNRT puede intervenir mientras la licencia se encuentra vigente, pero, al vencerse, ya no tiene competencia.

Según la ley y los convenios colectivos de trabajo<sup>15</sup>, la persona que está en tratamiento por una adicción tiene derecho al uso de licencia con percepción de su salario por un periodo de seis meses, ya que se trata de una problemática de salud amparada en la normativa nacional. Sin embargo, los testimonios recogidos afirman que hay casos en

---

<sup>14</sup> Alcoholemia Federal es una iniciativa coordinada por la ANSV junto a las provincias y municipios con el objetivo de disminuir el consumo de alcohol al volante. Consiste en la realización de controles al personal de conducción en distintos puntos de todo el país (<https://www.argentina.gob.ar/noticias/alcoholemia-federal-desde-hoy-se-realizaran-controles-todas-las-semanas-en-todo-el-pais>)

<sup>15</sup> Refiere la Ley 26.657 de Derecho a la Protección de la Salud Mental, donde se especifica que las personas con uso problemático de drogas legales e ilegales tienen derecho al abordaje de su condición en términos de políticas de salud mental y con las garantías de los servicios de salud que establece la ley. Por su parte, el Convenio Colectivo de Trabajo 460/73 de la Unión de Tranviarios Automotor (UTA) establece para los trabajadores de autotransporte de pasajeros, líneas de explotación privada y para todo el personal que presta servicios a las mismas, la percepción de un salario de acuerdo a los criterios indicados en el artículo 12.

los que esto no sucede, es decir, las empresas dejan de pagar a sus trabajadores durante el periodo de rehabilitación. El protocolo mencionado también puede activarse si quien conduce declara haber consumido alguna SPA o si profesionales de la salud encuentran indicadores de consumo, incluso cuando el resultado de los testeos dé negativo.

Los testimonios mencionan situaciones de mayor complejidad. Un interlocutor refiere a los resultados positivos por el consumo de medicamentos que fueron recetados al personal de conducción, cuyo efecto tiene consecuencias para la seguridad operacional, aunque el personal no lo sepa. Sucede, por ejemplo, con las benzodiazepinas, el aceite de cannabis o algunos analgésicos. En palabras de una de las personas entrevistadas:

La semana pasada, la doctora (...) encontró un positivo en anfetaminas, pero estaba tomando Quraplus, y ahí está la interacción medicamentosa. Entonces, lo volvió a evaluar a las 24 horas, le indicó que no tome Quraplus y lo hizo ir al médico para que le haga un certificado (...) Vio al conductor en su totalidad, se dio cuenta de que no era un consumidor de otra sustancia. Nosotros hacemos test ampliatorios, o sea, el psicólogo les hace más cosas que las que hacemos habitualmente; el médico pone mucha más atención, y bueno, se le levantó la inhabilitación inmediatamente, porque sí era el Quraplus. Se le volvió a hacer el test y le dio negativo.

En estos casos, resulta fundamental la evaluación por parte del equipo de la salud. Además, se le pide al conductor que presente el informe médico con las aclaraciones sobre el tratamiento que está realizando y las drogas que está consumiendo. Si es posible, se intenta que cambie el tratamiento por otro que no interfiera con la seguridad operacional y si esto no es posible, no reanuda el servicio hasta terminar el tratamiento. De este modo, la persona no resulta sancionada, aunque sí suspendida de sus funciones.

Otro de los casos de resultados positivos al testeo que resultan complejos es el vinculado con el consumo de la hoja de coca o *coqueo*<sup>16</sup>: “Para nosotros es un problema, porque el test de sustancias da positivo para coca, entonces tenemos que implementar todo un tema para ver si hay hojas de coca o cocaína”. La CNRT solicita, antes de efectuar el test, que el conductor firme una declaración jurada donde debe indicar si *coquea* o toma algún medicamento recetado. Si el resultado del test es positivo porque hubo consumo de hojas de coca, se le solicita al conductor que no consuma por las próximas 72 horas y se le vuelve a realizar en conjunto con una evaluación psicológica. Durante este período, la persona queda transitoriamente suspendida, pero si, pasadas las 72 horas, la contraprueba da negativa, se cancela la suspensión y queda habilitada nuevamente. Este mecanismo fue implementado debido a la gran cantidad de testeos positivos por el hábito del *coqueo*, ya que, si hubo consumo de cocaína o clorhidrato de cocaína, la contraprueba luego de las 72 horas también dará positiva, debido a que tarda más en eliminarse del organismo.

Cuando se le aplica una sanción al personal de conducción por el consumo de SPA, desde la UCP se lo orienta con relación a qué pasos seguir y se hace un seguimiento institucional para la atención y el tratamiento. Concretamente, se orienta a las personas sobre un tratamiento a seguir o se les recomienda una interconsulta con psicólogos o psiquiatras. También, se les solicita que vuelvan a la UCP con los informes de evaluación para confirmar que se está sosteniendo un tratamiento y darle seguimiento.

Las evaluaciones en las UCP se hacen del modo más completo posible para resguardar la seguridad operacional, pero ese no es el ámbito adecuado para determinar si hay o no un consumo problemático. La información sobre la salud de la persona no se envía a la empresa empleadora, con el fin de resguardar al trabajador y la confidencialidad del caso, aunque sí se envía el acta de la sanción. En las entrevistas se manifestó la intención de retomar el trabajo conjunto con las empresas

---

<sup>16</sup> La CNRT ha abordado este tema a partir del desarrollo del Estudio N.º1: *El hábito del coqueo y la conducción profesional de pasajeros de larga distancia* (2016), un trabajo de investigación sobre el consumo de hojas de coca en conductores de transporte interjurisdiccional de pasajeros.

para garantizar la reubicación del trabajador cuando los testeos dan positivo (en alguna tarea que no afecte la seguridad de las operaciones); y para garantizar que la obra social cubra los tratamientos en los casos que corresponda. Vale aclarar que, según los entrevistados, el porcentaje de casos de testeos positivos al consumo de SPA se mantiene bajo y estable en el tiempo (menor al 1 % del total).

Una de las personas entrevistadas dio cuenta de algunas dificultades en relación con las Licencias de Transporte Interjurisdiccional (LiNTI<sup>17</sup>). Antes, la CNRT otorgaba las licencias a partir de prestadores médicos. De esta manera, la información sobre la evaluación psicofísica y el seguimiento en caso de detectar resultados positivos estaba centralizado en la CNRT. Ahora, el otorgamiento de las LiNTI está a cargo de la ANSV. Por eso, la CNRT puede realizar el seguimiento de los casos positivos siempre y cuando las licencias estén vigentes. Una vez que vencen, la situación queda a cargo de la ANSV. Según una de las personas entrevistadas: “No quiere decir que no podamos trabajar en forma colaborativa, pero se hace más difícil porque tenemos centralizada la base de datos, hay un montón de cosas que se hacen un poco más complejas. Antes, era mucho más fluida la cosa”.

### 5.2.2. Normativa

Resulta importante aclarar que los programas de los organismos de control sobre el consumo de SPA están establecidos en normativas internas, pero se enmarcan en la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449, que regula la circulación en la vía pública. La ley establece máximos permitidos de alcohol por litro de sangre para vehículos particulares, motocicletas o ciclomotores.

---

<sup>17</sup> La Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional es el único documento que habilita a realizar el transporte interjurisdiccional de cargas o de pasajeros en el territorio nacional. Su renovación es cada 2 años hasta cumplir los 45 años y por un año luego de los 45. (<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/linti>)

Para los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, establece la prohibición del consumo de alcohol independientemente de la concentración por litro de sangre. Asimismo, la norma indica que la autoridad competente debe realizar el respectivo control mediante el método adecuado y aprobado para tal fin por el organismo sanitario (Ley N.º 24.449, 1995, art. 48, inc. A). De acuerdo con la norma, las autoridades competentes deben efectuar la retención preventiva de la licencia en caso de detectar estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o, en su defecto, ante la presunción de alguno de dichos estados (Ley N.º 24.449, 1995, art. 72, inc. A). Paralelamente, se establecen controles preventivos obligatorios para determinar el estado de intoxicación alcohólica o por drogas previo a conducir (Ley N.º 24.449, 1995, art. 73).

En cuanto a las regulaciones que aplican específicamente a los trabajadores de primera línea del modo automotor, se detectaron las siguientes normas: Disposición ANSV 48/2019, Resolución CNRT 28/2016 —modificada por Disposición CNRT 1028/2017—, Disposición CNRT 816/2021 y Disposición CNRT 419/2022.

Se observa que la dimensión normativa de los controles sobre consumo de SPA no constituye un problema para las personas entrevistadas, en cuanto que no se superponen o contradicen. Al consultar sobre la posible superposición, se mencionó que, además de la normativa nacional, hay distintas legislaciones provinciales que refieren específicamente al transporte vehicular particular, por lo que no están dentro del ámbito de control de la CNRT.

### 5.2.3. Políticas y estrategias de prevención

En relación con las políticas y estrategias de prevención implementadas en el modo automotor, las personas entrevistadas informaron sobre una campaña vinculada al consumo problemático. Esta incluyó información sobre los medicamentos que, recetados o no, afectan la capacidad de conducir y, por lo tanto, pueden significar un riesgo para la seguridad operacional. La campaña consistió en la distribución de folletos y charlas dentro del ámbito de la UCP. Además, en los testimonios se mencionan campañas sobre alimentación saludable, detección de diabetes y temas

de salud en general. Al respecto, se señalaron, por ejemplo, los consejos sobre recaudos simples que el personal de conducción puede tener en relación con su postura corporal para reducir los daños articulares propios de la profesión.

También informaron que han realizado capacitaciones internas sobre consumo problemático para los profesionales que se desempeñan en los controles, fundamentalmente médicos y psicólogos, tanto desde el punto de vista de la salud de los trabajadores como de la seguridad en el transporte. En estas capacitaciones se resalta la responsabilidad de las personas como conductores profesionales y en la necesidad de controlar sus consumos, pero buscando que no se las culpabilice individualmente.

Las personas entrevistadas comentan que buscan abordar el tema desde la multicausalidad, contemplando tanto las características de las SPA como las del sujeto que las consume y los factores psicosociales. Se hizo hincapié en que, a partir de las distintas interacciones que se presentan entre estos factores, pueden surgir consumos problemáticos. En este sentido, destacan la importancia de hacer hincapié en el cuidado integral del conductor profesional, en la toma de consciencia sobre ese cuidado y en la mejora de las condiciones de trabajo. Otro de los temas que aparece en los testimonios está vinculado a la fatiga en el personal de conducción, debido a la cantidad de horas de trabajo. Al entenderse como un factor de riesgo para la seguridad en el transporte e incluso como facilitador del consumo de SPA, las personas entrevistadas consideran que es importante tomarlo en cuenta para prevenir accidentes e incidentes.

Dentro de las políticas y estrategias de prevención, aparecen como actores relevantes las empresas de transporte, actores que a su vez se ven beneficiados por esas políticas preventivas, y los sindicatos, que representan al personal de conducción. En este sentido, desde la UCP se confeccionó un manual sobre la temática destinado a esas empresas, y también se pusieron en marcha unas jornadas de buenas prácticas empresariales, aunque destacan especialmente la utilidad de trabajar en conjunto acciones de prevención y promoción de la salud. Uno de los temas que surge aquí es la posibilidad de que las empresas entiendan los consumos como problemas de salud

y que se intente reubicar a quienes dan positivo al control de SPA y no solo sancionarlos, tal como sostuvo uno de los testimonios:

Hay muchas empresas que tienen realmente acciones de prevención, otras que no. Y sabemos que la transmisión contagia a otras. Entonces, la idea es poder sistematizar un poco más este trabajo. Incorporar, obviamente, al trabajador por medio también de los representantes del sindicato.

A futuro, según los testimonios recogidos en las entrevistas, se propone intensificar el trabajo conjunto entre empresas y cámaras, tanto de transporte de pasajeros como de cargas.

#### **5.2.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras**

Con respecto a las representaciones que los entrevistados tienen sobre el consumo de los trabajadores de primera línea del modo automotor, hay diferencias según se trate de SPA ilegalizadas o legalizadas, aunque afirman que el consumo es bajo: “Apenas 11 resultados positivos y teníamos 7000 testeos; es muy bajo. El conductor profesional está bastante sensibilizado con ese tema. Quizá no tanto con el de los medicamentos”.

Los testimonios indican que hay un conocimiento generalizado por parte de los trabajadores sobre el peligro o la prohibición de consumir ciertas SPA asociadas a consumos recreativos, como alcohol y sustancias ilegalizadas, pero menos conocimiento sobre el riesgo al consumir otras SPA vinculadas a tratamientos de salud, como diclofenac o benzodiazepinas: “Entonces, quizás tenemos que empezar a hacer la prevención con otros consumos que pueden resultar problemáticos”.

Además, se hace referencia a los consumos de SPA como una situación problemática para quienes conducen, por los riesgos que supone para las personas usuarias y para el personal de conducción. Se constató a partir de las entrevistas que los consumos son entendidos como un problema de salud, independientemente de la legalidad o no de la sustancia, por lo que se sostiene que se debe trabajar la temática poniendo de

relieve esa dimensión, considerando este problema como multicausal, y no solo sancionando a quien consume.

En relación con las principales sustancias consumidas, se afirmó que han dado resultados positivos —dentro de los pocos que se tienen— las benzodiazepinas, la cocaína y, en los últimos tiempos, la marihuana. Se argumentó que no ha habido casos de detección de consumo de opiáceos y que sí hubo algunos positivos para anfetaminas.

Como se adelantó, el *coqueo* aparece en los relatos como una práctica habitual en el transporte interurbano, pero muy poco frecuente en el urbano:

¿Qué hace el 30 % de los conductores de transporte de pasajeros interurbanos? *coquea*. Es decir, no solamente *coquean* los del norte (...), es un hábito que se fue transmitiendo de conductor a conductor, incluso tenés conductores residentes de Buenos Aires o de otros lugares que *coquean*.

A partir de una encuesta en el marco del desarrollo del estudio sobre el consumo de hojas de coca en el personal de conducción (CNRT, 2016), se arribó a la conclusión de que los principales motivos del consumo de la hoja de coca serían para mantenerse alerta en un trabajo monótono y de jornadas muy extensas, y porque mejora el proceso digestivo.

No obstante, en lo que respecta a la relación entre el consumo y la seguridad operacional, se reitera en las entrevistas que cualquier consumo de SPA es considerado problemático en este contexto:

No significa que sea un consumo problemático desde el punto de vista de salud, sino que es problemático porque constituye un riesgo. Tanto el alcohol como las sustancias psicoactivas tienen un efecto en el sistema nervioso central. Es decir, las funciones cognitivas que el conductor necesita tener en el manejo pueden estar alteradas y esto resulta problemático.

Al indagar sobre la relación entre consumo de sustancias psicoactivas y condiciones laborales, las personas entrevistadas distinguen entre el personal de conducción de

servicios de pasajeros interurbano, de quienes destacan su profesionalismo, y el personal de conducción de transporte de cargas, cuya actividad estaría poco controlada y, por lo tanto, más propensa a sucesos. El transporte de pasajeros aparece como una estructura históricamente muy profesionalizada y con un fuerte sentimiento de pertenencia e identidad colectiva, cuyas condiciones laborales se han ido deteriorando en las últimas décadas. De acuerdo con lo testimoniado, estas condiciones impactan en la salud del personal:

Ese deterioro es tan grande que, sobre todo en lo urbano, llegan a la edad jubilatoria con patologías muy graves y viven muy poquitos años, su calidad de vida en las jubilaciones está muy mal, y hay un factor extra que es que viven tan estresados, todo el tiempo, tan ahí arriba que, cuando les llega la jubilación y tienen que volver a sus casas, se producen trastornos psicológicos.

Las malas condiciones de trabajo, como el estrés laboral, las jornadas extensas y la necesidad de estar alerta o la mala alimentación, además de deteriorar la salud, resultan factores de riesgo para el desarrollo de ciertas patologías (como obesidad, diabetes, etc.) y para el consumo de SPA. Los exámenes médicos observan especialmente indicadores de apnea de sueño, que es uno de los riesgos asociados a la obesidad:

Las condiciones psicosociales, que tienen que ver con todo esto de lo que hablábamos, no solo repercuten en el consumo, sino que están vinculadas con las otras patologías que sufre el conductor. Si vos tuvieras la oportunidad de ver al conductor y te fijaras en la edad que tiene y su aspecto, te darías cuenta del deterioro que sufren los conductores en esta actividad.

El consumo de ciertas SPA se asocia directamente con las condiciones laborales: el uso de energizantes o medicamentos para mantenerse alerta en un trabajo monótono de muchas horas, el *coqueo* para mejorar la digestión cuando la alimentación es mala o la utilización de psicofármacos para poder dormir pese al estrés. Al respecto, una de las personas entrevistadas sostuvo lo siguiente:

Son las condiciones de trabajo las que hacen que un conductor, que no tiene por qué *coquear*, *coquee* para paliar el sueño, la mala alimentación, y porque ayuda a la digestión (...) Vimos que son esas malas condiciones las causas, y que también la automedicación está ahí como consumo problemático. Yo he visto conductores que tomaban Cafiaspirina con Coca Cola para mantenerse despiertos.

Entre otros hallazgos emergentes no contemplados al inicio de la investigación, quienes participaron de la entrevista dieron su percepción sobre la perspectiva de género dentro del modo automotor. Afirmaron que se trabajó mucho en 2019, porque el MTEySS elaboró una normativa respecto de la inclusión en el transporte, por la que se estableció un porcentaje mínimo de mujeres en la actividad. Según declararon, entienden a estas iniciativas como alternativas importantes para incorporar a la mujer a este ámbito, ya que generaría un cambio interno positivo.

Durante las entrevistas se comentó que la actividad de conducción es una profesión tradicionalmente de hombres, en donde se manifiestan costumbres muy arraigadas: “En un momento eran muchos hombres, y a raíz de eso se empieza a formar una especie de hostilidad machista, porque no es lo mismo trabajar entre hombres que hablan de una determinada forma que trabajar con hombres y mujeres”.

Las personas entrevistadas dicen que se espera que el hombre incorpore conductas de cuidado de sus compañeras en su relación diaria laboral. Si bien entienden que sería importante para la actividad tomar en cuenta estos aspectos, la situación es compleja porque no ven factible simplemente incorporar mujeres en un ámbito donde históricamente trabajan solo hombres. Desde su punto de vista, hay que impulsar un cambio de cultura organizacional, dado que, en el área de transporte urbano, la infraestructura, los baños y el comedor no contemplaban las necesidades de cada género: “Las chicas estaban incómodas, entonces duraban dos semanas”.

### 5.2.5. Registros

En las entrevistas se informó que existe una base de datos en formato digital sobre los incidentes y accidentes ocurridos en el modo automotor, tanto en transporte de pasajeros como de cargas. Esta base permite visualizar, a nivel nacional, no solo dónde ocurrieron los sucesos, sino también identificar las zonas más problemáticas. Además, sistematiza datos que posee la misma CNRT: si la empresa tenía autorización para circular donde ocurrió el accidente, si los conductores tenían la LiNTI vigente, cuál fue el último control o acta realizada a la unidad de transporte y por qué, entre otros. La información relativa a los últimos testeos sobre el consumo de SPA hechos al personal de conducción, por su parte, se encuentra disponible en la aplicación PDA.

La CNRT cuenta con un centro de monitoreo en donde se almacena la información producida por las delegaciones regionales. La base de datos se actualiza diariamente y posee información sobre los vehículos controlados en los distintos puntos del país. Específicamente, sistematiza la información proveniente de las actas de infracción que corresponden a los vehículos retenidos. Las personas entrevistadas destacan que durante el 2022 se realizaron 676 500 controles, 462 000 a personal de conducción de transporte de cargas y 214 000 a vehículos de transporte de pasajeros.

Al consultarles si elaboraban una base de datos sobre casos positivos por consumo de alcohol u otras sustancias, informaron que se lleva un registro de los resultados de las alcoholemias, y que, como se mencionó, cada punto de fiscalización hace la carga en la aplicación PDA. Lo que todavía no se incorporó a esta base de datos son las estadísticas puntuales sobre consumo de SPA, que por el momento las manejan las UCP en sus registros propios. Al respecto, señalaron que se utiliza un sistema único en línea en donde los equipos de salud centralizan la información. Allí se cargan los distintos indicadores de salud de cada conductor y, también, se consulta la información agregada para extraer datos estadísticos.

### 5.3. MODO FERROVIARIO

Se realizaron tres entrevistas a informantes claves del modo ferroviario. Dos de ellas involucraron a personal jerárquico de las áreas de recursos humanos de empresas de transporte ferroviario de cargas: la empresa “F”, que opera desde la región AMBA hasta la Patagonia; y la empresa “T”, que gestiona el transporte de cargas desde el AMBA hacia el NEA, NOA y la región Centro-Cuyo del país. La tercera implicó a referentes del servicio médico de una operadora de transporte de pasajeros que opera en el AMBA, la cual se denominará empresa “M”.

#### 5.3.1. Medidas de control

Los testimonios dan cuenta de la implementación de diferentes controles de SPA en función del tipo de sustancias, la frecuencia de los testeos, la población destinataria y el servicio que presta cada operadora. A pesar de los matices identificados, el control de alcoholemia se realiza a través de alcoholímetro y el testeo de otras SPA se implementa mediante hisopado bucal de saliva con reactivos para seis sustancias: amfetaminas, metanfetaminas, opiáceos, THC, cocaína y benzodiazepinas.

La empresa F lleva adelante controles aleatorios de alcoholemia y drogas a todo el personal: “Inclusive a los gerentes, el director de la compañía y demás. Se aprovechó esta norma para no ser injustos, porque el problema lo puede tener cualquiera (...) Se puede testear al 100 % del personal”.

Respecto a su frecuencia, las personas entrevistadas de la empresa F informaron que son aleatorios. Las operaciones de la compañía se extienden desde Avellaneda hasta Neuquén, por lo cual los controles se extienden a todo el país, pero hacen foco donde hay mayor concentración de trenes y, por lo tanto, de personal y posibilidad de sucesos. Los puntos de control se encuentran mayormente en el AMBA, en la zona del litoral y en Neuquén/Cipolletti (Patagonia).

En contraste, la empresa M realiza los controles de alcoholemia diariamente al personal de conducción y a los guardas, previo al inicio del turno de trabajo. Los señaleros también son alcanzados por estos testeos, pero, a diferencia de los otros trabajadores, que son testeados en los Centros de Recepción del Personal a Controlar

(CRPC)<sup>18</sup>, a los señaleros se los examina en sus cabinas. Para el control de otras SPA se implementa el testeo aleatorio mediante hisopado bucal. Además, desde abril de 2022 se le practican controles aleatorios de alcoholemia al personal operativo que no está directamente asociado a funciones de tráfico de trenes (conductores, guardas y señaleros). Estos se realizan de lunes a viernes.

Por su parte, la empresa T ejerce controles programados y aleatorios destinados al personal de conducción de las tres líneas ferroviarias de cargas bajo su gestión. Esto se hace a partir de un esquema de control obligatorio de alcoholemia y testeo “por sorteo aleatorio” de otras SPA en los puntos de relevo de conductor al ingreso y egreso del AMBA. Los testeos son permanentes según los testimonios recabados:

Eso es los 365 días del año, los 7 días, las 24 horas, para eso hay un equipo en control de adicciones que está de turno 12 horas de día y 12 horas de noche. Ante algún reclamo, el proveedor que viene a este servicio, de acuerdo con todo el sistema de contratación, tiene un máximo de tolerancia de 2 horas para ir y llevar el equipo médico encargado de los controles.

El entrevistado de la empresa T agrega que también se implementan controles aleatorios destinados al resto del personal que se encuentra por fuera del convenio de La Fraternidad<sup>19</sup>. Considera que la modalidad aleatoria sirve para que ningún sector se sienta perseguido o discriminado. Manifestó lo siguiente con respecto a la transversalidad del testeo:

Si no, resulta que el sindicato de conductores es el único que es controlado. Entiendo que por la peligrosidad y demás sí es el más importante, pero si no, como empresa no somos equitativos. (...) Y controlamos también gente que

---

<sup>18</sup> Los CRPC constituyen puntos fijos de fiscalización en las estaciones terminales ubicadas en el AMBA. Están a cargo de los concesionarios y operadores de la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y son auditados por la CNRT.

<sup>19</sup> El sindicato La Fraternidad agrupa a los conductores de trenes de la Argentina

trabaja en talleres, mecánica, vía y obra, que salen con la zorra, motor, etcétera. Y bueno, controlamos a todo el mundo.

El entrevistado también informó que, anualmente, entre controles programados y aleatorios, suman alrededor de 8000 personas testeadas. Del total de testeos, 50 dieron positivo.

A pesar de que cada operadora está a cargo de administrar los controles a su personal, así sea del servicio de cargas o de pasajeros, existen los CRPC. Entonces, puede que en una línea de ferrocarril que es gestionada por una operadora de pasajeros haya un ramal por el cual transite un tren de cargas, y por eso a veces se realizan controles cruzados. Al respecto, el informante de la empresa F relata:

Quando nosotros estábamos en la zona metropolitana, la línea Roca de pasajeros también tenía sus propios test. Ellos, a veces, se superponían en algún momento con nosotros. Ha venido gente del ferrocarril de pasajeros a testear conductores nuestros. A ellos sí los obligan, antes de tomar servicio, a hacer el test. Previo a subir al tren tienen que hacer alcoholemia.

En estas situaciones, cuando se detecta un caso positivo, se pasa a la operadora empleadora del trabajador testeado para seguir con la contraprueba y el resto del protocolo. Las tres compañías ferroviarias coinciden en la descripción del protocolo para confirmar un positivo: dos testeos de saliva positivos y, luego, una contraprueba de orina, que tiene lugar en un laboratorio. Ante el negativo de orina, la persona se reintegra al trabajo después de una evaluación psicológica. En cambio, si la contraprueba de orina es positiva, la persona es desafectada del servicio hasta que se complete una evaluación a cargo de un psicólogo, quien determinará si el consumo detectado es recreativo o esporádico, o si se trata de una conducta adictiva. En el primer caso, se le advierte a la persona sobre la situación y es apercibida, en el segundo caso, se le propone iniciar un tratamiento. El protocolo, entonces, incluye el seguimiento psicológico y una evaluación que recomiende o no un tratamiento y los pasos a seguir por parte del servicio médico y la obra social.

En los casos donde el consumo representa una conducta adictiva, se hace una derivación a un centro de salud y a la atención psicológica. Paralelamente, se solicitan informes quincenales o mensuales del tratamiento. No obstante, el servicio médico supervisa esas evaluaciones y las altas, así como las condiciones del postratamiento. Tal como mencionan en la operadora F:

Esos serían los pasos de seguimiento, porque en caso de que a la persona le den el alta, no es que le dan un alta y listo, sino que nosotros tenemos que evaluar su aptitud nuevamente para el trabajo. Se hace un psicotécnico, así como un nuevo preocupacional.

A esta evaluación psicológica se la complementa con la prueba de testeo correspondiente, que debe ser negativa para lograr un alta definitiva. En la empresa T afirman:

Nosotros los mandamos a hacer una prueba con nuestra clínica para ver si está limpio, por decir así. Si está limpio, ahí el servicio médico le hace un seguimiento durante dos o tres meses. Tampoco lo podemos hacer eterno. Durante estos dos o tres meses, se le hace un control una vez por mes.

Las operadoras afirman que toman precauciones para cumplir con los protocolos y con las medidas de seguridad: se permite que la persona se enjuague la boca, atienden que los perfumes no entren en contacto con el test, etc. En los casos donde existe la posibilidad de que el positivo esté asociado a una sustancia consumida con prescripción médica, se lo deriva directamente al servicio médico para su seguimiento y comprobación.

En el servicio de cargas, para el caso del personal de conducción, no hay otra función o puesto de trabajo donde se puedan reubicar. Esta limitación se debe a la ausencia de un acuerdo sindical que avale cambio de tareas, ya que el personal de conducción pertenece al gremio La Fraternidad (el resto de los puestos de trabajo, en su gran mayoría, están encuadrados en la Unión Ferroviaria). Por tal razón, la empresa T describe que se le recomienda a quien realiza tareas de conducción el inicio del tratamiento; además, se le suspende de sus labores, otorgándole licencia médica, y

se le advierte que una segunda detección de SPA constituye una reincidencia y, por lo tanto, un *no apto* definitivo. Esto inhabilita de por vida a la persona para la conducción de trenes y supone una desvinculación de la empresa. La persona entrevistada de la empresa F agrega:

Dos consumos de THC (marihuana) positivos confirmados y un consumo de cocaína con confirmación con contraprueba lo inhabilita de por vida al conductor. Estamos hilando muy fino, ya que de esto depende el trabajo actual de esta persona y también su futuro laboral.

No obstante, la empresa M comenta una situación particular en la que reubicaron a un conductor en el puesto de auxiliar de estaciones.

### 5.3.2. Normativa

En cuanto a la definición del personal operativo sujeto a controles, las personas entrevistadas consideran a este grupo como aquel vinculado a la seguridad operacional ferroviaria, ya que de ellos depende en gran parte que no haya accidentes y que los trenes funcionen correctamente. Son consideradas como personal operativo todas las personas que se desempeñan en el terreno y se ocupan del funcionamiento directo de los trenes. Esto incluye a las áreas de transporte, infraestructura, recursos operativos, mecánica, trabajo en vías, mantenimiento de vagones, locomotoras y al personal del área de seguridad e higiene. A su vez, el personal operativo se divide entre aquellos habilitados para la conducción —“los que están sobre la vía”—, y los que hacen al funcionamiento de los trenes —“los que están debajo de la vía”—. Si bien los controles están destinados a todo el personal, es sobre el personal de conducción donde focalizan los testeos de SPA y de alcoholemia en primera instancia, dada la “sensibilidad” de sus tareas.

En relación con la normativa que rige los controles al personal operativo, los testimonios relevados mencionan las resoluciones CNRT 404/2013 y CNRT 681/2015. La primera establece el protocolo de actuación en CRPC de recepción de personal operativo del servicio de transporte de pasajeros en el ámbito del AMBA, mientras que

la segunda extiende los controles al personal de conducción y operativo de las empresas de transporte de cargas y de pasajeros de larga distancia<sup>20</sup>.

Los entrevistados coinciden en que la normativa sobre el control al personal operativo se fortaleció a partir de la Resolución CNRT 404/2013, que surge a partir de la tragedia de Once<sup>21</sup>: “Es la que genera el lanzamiento de buenos controles que, después, se volvieron una gran bola de nieve, pero que eran absolutamente necesarios. Demostraron que había que hacerlo, porque realmente dieron resultados mucho más grandes de lo esperado”.

Los testimonios recogidos expresan una valoración positiva de los efectos de esta legislación, ya que además de establecer controles de consumo de SPA, se realizan estudios de polisomnografía, controles cardiovasculares y evaluaciones médicas generales. Primero, se implementaron en el personal de conducción y, luego, se hicieron extensivos al resto del personal operativo. De la información aportada en las entrevistas se infiere que estos exámenes constituyen una herramienta para la detección temprana de enfermedades, más allá de la problemática de adicciones.

Las personas entrevistadas de las empresas F y T expresaron que, para el transporte ferroviario de larga distancia, así sea de cargas o pasajeros, los controles son aleatorios (es decir, no se realizan siempre que comienza el servicio) en función de la interpretación conjunta de las resoluciones CNRT 404/13 y 681/15. No obstante, surgen matices entre las operadoras. La empresa F señala:

La Resolución 404 dice que el control tiene que ser absoluto en el caso del alcohol y aleatorio en caso de drogas para el transporte de pasajeros puntualmente, pero, en el transporte de cargas, la 681 refiere que los controles

---

<sup>20</sup> Para ampliar la información relativa a las normas que regulan el consumo de SPA, consultar: Informe normativo [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023/03/informe\\_normativo\\_cosutra\\_0.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023/03/informe_normativo_cosutra_0.pdf)

<sup>21</sup> La tragedia de Once fue un accidente ferroviario ocurrido en Buenos Aires, Argentina, el miércoles 22 de febrero de 2012, en el que murieron 52 personas, de las cuales una se encontraba embarazada, y 789 resultaron heridas.

deben ser aleatorios en función del tipo establecido por la 404, por ello, en ambos controles hacemos aleatorio.

La empresa T agrega, por su parte: “Nosotros interpretamos la normativa con todo tren que entra y sale, tenemos un sistema de control obligatorio en el ingreso y egreso del AMBA”.

Finalmente, la persona entrevistada de la empresa M informó que, en concordancia con la Resolución CNRT 404/13, realizan el control obligatorio al personal de conducción (conductores y auxiliares), los guardas y los señaleros. A los señaleros no se los controla en los CRPC previo al inicio de su jornada laboral, como sí se hace con el personal de conducción y los guardas. Para los señaleros existe un equipo móvil que se desplaza diariamente a los cabinas para realizarles los controles de alcoholemia y testeo de otras SPA. Esta situación particular del personal de señales genera que, al momento del control de alcoholemia, también se efectúe el hisopado de drogas: “Entonces, se hace el control de alcohol y droga como algo regular, es decir, no se hace un sorteo. En lo que respecta al personal que se controla en los RCP, sí es al azar el control de drogas”. Además, en las entrevistas se agregó que, desde abril de 2023, los controles de alcoholemia diarios se extendieron al resto del personal operativo: “Por política de alcohol y drogas, nosotros le hacemos testeos al resto del personal. Los hacemos al personal de limpieza, de talleres, vías, obras civiles, desmalezado y a auxiliares en estaciones, que son los agentes que están en los molinetes”.

En síntesis, las personas entrevistadas detectan que las normas CNRT 404/13 y 681/15 se complementan en función del área de circulación del servicio, también mencionan que realizan adaptaciones particulares de la norma de acuerdo con el tipo de personal a controlar y la frecuencia de los testeos. Más allá de lo establecido en la normativa, se destaca en las tres operadoras la extensión de los controles de alcoholemia y otras SPA a los trabajadores que no están directamente vinculados a la operatoria de los trenes, esta es una política para no estigmatizar al personal de conducción.

### 5.3.3. Políticas y estrategias de prevención

Al ser consultadas sobre las políticas y estrategias de prevención existentes, las personas entrevistadas argumentan que se realizan actividades de capacitación, específicamente talleres puntuales y discontinuados. Si bien se observaron matices en función del público destinatario de estas acciones y de la frecuencia; en general, se trata de charlas donde se informa al personal sobre cuestiones relacionadas con los efectos del consumo de SPA, los tipos de sustancias existentes, a quién recurrir para orientarse sobre la temática, la existencia de los testeos de SPA periódicos y las consecuencias de la detección del consumo para sus empleos. A continuación, se destacan las observaciones más relevantes surgidas en cada entrevista.

La persona entrevistada de la empresa F plantea un abordaje amplio del tema, menciona la prevención, advierte las consecuencias del consumo de SPA para la salud, refiere a los efectos agudos y crónicos del consumo y las secuelas que pueden quedar en el sistema nervioso central. En este sentido, el abordaje es estrictamente médico, a partir de la noción del consumo de SPA como enfermedad. La operadora empieza el abordaje cuando las personas ingresan a la organización, en el proceso de inducción. Las capacitaciones están a cargo del servicio médico, que plantea el tema de forma específica, o bien a través de un servicio tercerizado contratado para tal fin, que utiliza los materiales e instructivos que elabora el servicio médico de la empresa. Además, se informó que desde la empresa se organizan charlas informativas, distribuyen folletos, dictan capacitaciones y se advierte sobre los efectos negativos del consumo.

La empresa T señala que existe una política de prevención de adicciones que forma parte de la política de calidad de la organización e incluye actividades de comunicación y capacitación al personal, que se desarrollan junto a los sindicatos ferroviarios. La persona entrevistada identifica un punto débil para trabajar: resulta muy difícil involucrar al círculo familiar en la problemática de la persona adicta.

La empresa M informa que dentro de su política de alcohol y drogas incluye capacitaciones anuales y cartelería destinada al personal que no es estrictamente de

tráfico<sup>22</sup>, ya que ellos se ocupan de actividades de capacitación específicas y obligatorias, de acuerdo con la Resolución 404/13 de la CNRT. El diseño e implementación de las acciones orientadas al resto del personal operativo están a cargo del servicio médico. En el caso de las actividades cuyo destinatario es el personal de tráfico, el diseño y ejecución está a cargo de los sindicatos y el área de recursos humanos. Estas capacitaciones están dirigidas a grupos pequeños y, luego de cada una, se lleva adelante una evaluación de la actividad. La persona entrevistada agrega que también se dictó una capacitación para toda la empresa, lo que incluyó al personal de tráfico, los supervisores y los mandos médicos. Esta actividad estuvo a cargo de un ente de adicciones dependiente de la Provincia de Buenos Aires.

Los testimonios de las tres operadoras coinciden en la valoración positiva que hacen de las actividades de capacitación que brinda la Obra Social Ferroviaria (OSFE) con el apoyo de los gremios La Fraternidad y La Unión Ferroviaria.

#### **5.3.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras**

Las personas consultadas de las tres operadoras sostienen que no observan un consumo particular vinculado con la especificidad del trabajo ferroviario. Afirman que la problemática asociada al consumo de SPA está presente en toda la sociedad, atraviesa todas las capas sociales y grupos etarios, entre los cuales también se encuentra el personal del sector.

La persona entrevistada de la empresa M identifica dos tipos de consumo presentes en la operadora. Entre el personal más joven, con pocos años de trabajo en la empresa, suele dar positivo de alguna sustancia en el marco de lo que se describe como un consumo recreativo o descuido. En contraste, señala que los casos identificados como consumo problemático, que ingresaron a baja médica y tuvieron

---

<sup>22</sup> Dentro del personal operativo, se encuentra el personal de tráfico, aquel que desarrolla tareas relativas a la operatoria directa del servicio ferroviario e incluye los puestos de conducción, señaleros y guardas. Además, el personal operativo que no realiza tareas de tráfico es el que trabaja en las áreas de Gestión de Material Rodante, Sistema de Información al Usuario y las demás áreas operativas.

seguimiento profesional durante su licencia, y que continúan con un acompañamiento durante su reincorporación, pertenecen al personal con más antigüedad.

Por su parte, la empresa T reconoce que el consumo está aumentando, de acuerdo con lo observado en los resultados de los test que realizan. Considera que este incremento se debe a la mayor permisibilidad social para determinadas SPA, como en el caso de la marihuana, tanto en su consumo fumable como medicinal. En esta operadora, es la sustancia más consumida junto con la cocaína.

Para la persona de la empresa F todo consumo es problemático y representa una enfermedad, aunque el personal no tiene esta percepción de problematización:

Cuando nosotros encontramos un positivo, le informamos que tiene que hacer un tratamiento. Van a veces y dicen: “me manda la empresa”, pero la empresa no tiene el problema, lo tiene la persona que está bajo ese efecto de sustancias, entonces, la persona tiene que asumir su problema.

Además, la persona de la empresa F señala una inquietud particular por el consumo de hojas de coca. Sobre el *coqueo*, plantea su escaso valor *adictivo* y problemático, a su vez que manifiesta el fuerte peso de su condición de “hecho cultural de la población del norte del país”, y que se ha extendido. Dada la positividad que aparece en los test con este tipo de consumo, deben aplicar el protocolo y actuar como en cualquier otro caso de SPA. Aun así, confirma que el *coqueo* no está habilitado —excepto en el tren de las nubes, dado que se encuentra a 4000 metros de altura—, porque en un hisopado arroja resultado positivo para cocaína. Luego, el entrevistado plantea lo siguiente:

Con el consumo del *coqueo* nosotros tenemos una metodología. Primero, si es *coqueo*, se le confirma al personal que se detectó, y que va a tener que volver al laboratorio. Le damos cuatro o cinco días para que vaya nuevamente. Pasado ese tiempo, si es *coqueo* ya no salta, pero si vuelve a aparecer es cocaína. Esto lo venimos manejando con el prestador.

En relación con la marihuana, afirmó que existe un gran desconocimiento de sus efectos, al considerarlo un consumo inocuo o inofensivo. No obstante, informó que han detectado más de 150 casos positivos, entre los cuales la gran mayoría hizo el

tratamiento. Al respecto, señala que hay más testeos positivos de marihuana que de alcohol, y que, como “enfermedad”, tienen diferente pronóstico para una resolución de un tratamiento: para la marihuana se consiguen mejores resultados de abstinencia, mientras que esto no es así para el alcohol, donde (usualmente) la ingesta se repite y aparecen recaídas. En sus palabras:

A los usuarios de marihuana los agarramos en la etapa inicial, no así a los que consumen alcohol (...). A los que dan positivo en THC se los manda a hacer un tratamiento de rehabilitación, y prácticamente un 80 o 90 % se rehabilita. En cambio, el alcohólico generalmente tiene reincidencia y consume muchas veces. Lo terminamos despidiendo, se termina yendo. (...) Como dice nuestro equipo de psicólogas: la marihuana tiene un fin recreativo, se juntan ahí, fuman todos, pero bueno, salen rápido. En cambio, el que es alcohólico ya tiene una conducta extremadamente adictiva.

Finalmente, también opinó sobre la masividad que tiene el uso del aceite de cannabis en la actualidad, lo que se identifica por su alta positividad en los testeos.

Respecto a las actitudes que pueden tener las personas trabajadoras frente al protocolo de actuación, la empresa T describe tres tipos posibles: “el que volvió”, como se conoce al que “cada tanto” le da un positivo; “el que sigue en tratamiento”, que es el que hace tiempo consume, pero a la vez hace algo para evitarlo y mantiene un tratamiento; y, por último, “el que se desvincula”, con el que no se puede hacer nada y en general no cambia su actitud.

La empresa F afirma que la sustancia que más se consume, o al menos la que se detecta con mayor frecuencia en los testeos, es el THC, mientras que la empresa M afirma que, en su experiencia, la sustancia más detectada es el alcohol. Por su parte, en la empresa T los casos positivos detectados fueron por consumo de THC y cocaína (en ese orden) en el personal operativo, es decir, no han obtenido resultados positivos en otras áreas dentro de la empresa que también se someten a los controles de SPA.

La persona entrevistada de la empresa F considera que los procedimientos han servido para que solo un 5 % de los positivos derivados a tratamiento hayan fracasado en los

abordajes ambulatorios de su atención. Entre las razones de fracaso, se mencionan el “abandono o baja adherencia al tratamiento”, porque “no quiere hacerlo”; la “cronicidad”; o que están ya en una “fase crítica”, que necesita de internación o rehabilitación.

En relación con la cuestión de género, la empresa M destaca la temprana incorporación de mujeres al personal de guardas. Incluso, agregan que la primera guarda mujer de todo el sistema ferroviario fue incorporada en esta empresa y ya está jubilada. Agrega que, mientras se cumpla el protocolo de aptitud (ya que este rol implica el cumplimiento de determinados requisitos) no hay obstáculos para su incorporación a estas funciones. Por lo tanto, la empresa no se opone a la incorporación de mujeres en todos los puestos de trabajo que hacen a la operatoria de los trenes. Con respecto a las barreras de acceso, esto no es así en el caso del personal de señales, representados por la Asociación de Señaleros Ferroviarios Argentinos (ASFA), y en el caso del personal de conducción, nucleados en el gremio La Fraternidad, que afirma con contundencia: “es un ámbito profundamente machista”.

### 5.3.5. Registros

Las personas entrevistadas de las tres operadoras informaron que poseen bases de datos donde se registran las alcoholemias y los testeos de SPA al personal. Las bases incluyen los datos de las personas testeadas, la fecha del control y el resultado (en caso de ser positivo, se informa la sustancia detectada). No obstante, no existen registros donde se vinculen los controles realizados al personal con los accidentes/incidentes ocurridos.

Las personas entrevistadas de las empresas F y T sostuvieron que la prestadora contratada para los testeos de SPA les envía mensualmente una planilla de Microsoft Excel donde se informa la cantidad de testeos toxicológicos efectuados durante ese periodo. Cabe destacar que las empresas T y M realizan controles diarios de alcoholemia previo a la toma del servicio del personal de tráfico. Existen los “manifiestos”, que son una versión en papel del control practicado en los CRPC, los cuales constan de dos copias: una entregada a la persona trabajadora (que debe llevar

consigo durante la jornada laboral) y otra que queda de respaldo en el servicio médico.

La empresa T señala que, en casos de accidentes o incidentes (con o sin heridos o fallecidos) siempre se realizan testeos con el personal implicado, que dan negativo, ya que se han hecho los controles al salir la formación ferroviaria. Las personas consultadas destacan la importancia de esas bases de datos. Frente a un suceso, se busca en ellas posibles antecedentes de los actores implicados.

La persona entrevistada de la empresa F testimonió que en algún momento se planteó hacer el testeo al conductor en el momento del accidente, pero hubo cierto reparo gremial, en primer lugar, porque podía tomarse como una forma de persecución y, en segundo lugar, porque no se cumplía el rol preventivo, o sea, detectarlo antes del accidente.

### 5.3.6. Otras dimensiones de análisis

Las personas entrevistadas valoran positivamente lo realizado hasta ahora respecto a los testeos. Lo ven como una *detección temprana* desde un enfoque médico/sanitario, dado que lo toman como una *enfermedad* que comienzan a tratar en sus inicios. Esto para ellos es de gran importancia para la seguridad operativa ferroviaria, ya que disminuye la *siniestralidad*, entendida como la cantidad de accidentes prevenibles. Respecto a lo que necesitarían para generar mejoras, indican que precisan más personal, presupuesto y recursos para un abordaje integral (que no quede solo en los testeos, a partir de tener un área específica) y a la vez más federal (están centrados en el AMBA).

## 5.4. MODO MARÍTIMO FLUVIAL Y LACUSTRE

En el modo marítimo, fluvial y lacustre se realizaron dos entrevistas a gerentes de seguridad operacional e integrantes de las áreas de recursos humanos de dos empresas dedicadas a actividades diferentes dentro del sector. Por tal razón, y con el objetivo de evidenciar los matices inherentes a la diversidad de actividades que desarrollan, se optó por denominar a las compañías entrevistadas del siguiente modo: cuando se habla de la empresa “X”, se hace mención a la compañía de transporte de químicos e hidrocarburos, mientras que cuando se referencia la empresa “Z”, se alude a la compañía de transporte de pasajeros de la zona norte del AMBA.

### 5.4.1. Medidas de Control

En la empresa X se implementa un conjunto de medidas de control enmarcadas en la política de alcohol y drogas de la compañía. Además, los buques pertenecientes a su flota están alcanzados por el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), ya que se cargan en terminales que están custodiadas por la PNA. A continuación, se detallan las características de los controles en función de su frecuencia, población objetivo y el personal a cargo de su ejecución.

- 1. Controles al personal a bordo:** se realizan dos controles anuales de alcohol y drogas de carácter aleatorio y sin previo aviso. Se coordina el proceso desde las oficinas centrales de la compañía y, cuando el laboratorio está en el puerto, se informa al capitán que el personal abordará el buque. En ese momento, los trabajadores a bordo son informados del procedimiento y se toman las muestras *in situ*. Se realizan por sorteo, de modo tal que puede o no tocarle al capitán. Por ello, se refuerza este aspecto a través de controles específicos a capitanes. Nuestros informantes consideran que este sistema configura también una medida de prevención.
- 2. Controles al capitán:** desde el área de seguridad operativa y gestión se llevan a cabo controles aleatorios y sin previo aviso al capitán. A través de un correo electrónico, se le informa al capitán que dentro de las próximas dos horas tiene que hacerse un test de alcohol (no incluye otras SPA) y enviar el registro con los

resultados. En la misma comunicación se informan quiénes serán los testigos. Esta estrategia permite monitorear los controles a todos los capitanes, o intentar que llegue a todos, en algún momento durante el año.

3. **Controles del capitán:** los barcos tienen un alcoholímetro y el capitán tiene la potestad, como gerente de la unidad, de hacer controles cuando lo considere necesario o luego de un incidente o accidente. Para ello, debe designar dos testigos y registrar el procedimiento en el libro de alcohol y drogas. Ante la detección de un caso positivo, deberá informarlo al área de seguridad operativa. Además, el buque cuenta con un kit que incluye dos muestras para hacer un test de droga en caso de firme sospecha de consumo. Sin embargo, las personas entrevistadas afirman que es para casos excepcionales y que no lo usaron nunca.
4. **Controles al personal en tierra:** se realiza un control anual aleatorio y sin previo aviso, que lo coordina el área de seguridad operativa y gestión con el laboratorio, y ni siquiera el área de recursos humanos está informada, solo quienes organizan la toma.
5. **Controles previos a la contratación del personal:** el examen psicofísico preocupacional, que es bastante riguroso, incluye un análisis de sangre en el cual se rastrean sustancias de acuerdo con un protocolo establecido, en el cual se incluyen tóxicos<sup>23</sup> (y no necesariamente drogas).
6. **Otro tipo de controles:** cada dos años se le hace un análisis de sangre al personal de flota para evaluar el nivel de toxicidad de benceno, dado que la empresa se dedica al transporte de químicos.

---

<sup>23</sup> La persona entrevistada menciona entre estos la presencia de benceno en sangre, dada la proximidad con los productos químicos que transportan en su flota.

**7. Controles establecidos por el Código de Protección PBIP<sup>24</sup>:** la empresa X desarrolla sus actividades en la industria petrolera, la cual se encuentra alcanzada por los controles en las terminales, los procedimientos y el personal que exige el Código PBIP, ya que requiere de personal a bordo que ejerza vigilancia en aspectos de seguridad física vinculados con contrabando de drogas. Los barcos petroleros cargan en terminales que están custodiadas por la PNA, mientras que otros buques (por ejemplo, los pesqueros) cargan en terminales que pueden o no tener custodia. Las personas entrevistadas sostienen que el marco donde la empresa desarrolla sus actividades está altamente controlado.

En relación con los controles que ejerce la PNA, un entrevistado de la empresa X señala que, si bien esta no realiza los testeos en sus barcos, tiene la potestad para hacerlo y, de hecho, en una época lo hacían. En sus propios términos:

Ellos tienen lo que llaman *campañas concentradas*. Entonces, en una época iban con un alcoholímetro y a cuatro o cinco que estaban arriba del barco les tomaban aleatoriamente, pero después se cortó. Posteriormente, hicieron otra campaña que tenía que ver con la hora de descanso, y revisaron los registros de descanso. Además, hubo una el año pasado que tenía que ver con el equipo de salvamento de incendio y, este año, están haciendo una sobre medioambiente, que trata el tema de la basura, los residuos, etc. Pero son campañas concentradas, es decir, no son sistemáticas.

No obstante, la PNA lleva adelante auditorías en tierra y a bordo de manera sistemática, en las cuales se deben presentar los registros de todos los controles

---

<sup>24</sup> La adopción del Código de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) implica la ejecución de planes de protección a bordo de los buques y de las instalaciones portuarias. El Código incorpora las figuras de Oficial de Protección de la Compañía, Oficial de Protección del Buque y Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, cuya capacitación y adiestramiento está a cargo de la Institución y de Organizaciones de Protección Reconocidas. Estos actores tienen la responsabilidad de desarrollar e implementar los planes de protección que aprueba y certifica la Prefectura.

sorpresivos que implementa la empresa. Además, en el marco del Código de Protección PBIP, se realizan auditorías para la correcta implementación del sistema.

Como se mencionó, la empresa X testea en ocasión de cualquier incidente o accidente durante las operaciones (por ejemplo, frente a una varadura, la caída de una persona, un derrame de sustancias, la rotura de algún equipo de trabajo). En estos casos, por procedimiento, tienen lugar dos tipos de controles: el testeo de alcohol y drogas, por un lado, y el control de las horas de descanso de todas las personas involucradas, por el otro. En este sentido, la gestión de la fatiga es otro factor que tiene implicancia en la seguridad operacional.

El control de drogas se coordina con un laboratorio que toma y analiza las muestras recolectadas a través de un examen de orina en el cual se testean las siguientes sustancias: anfetaminas, metanfetaminas, barbitúricos, benzodiazepinas, cocaína, marihuana, morfina, metilentimetil, opiáceos, fenciclidinas. En cuanto a los psicofármacos de uso controlado, se le pregunta a la persona que será testeada si en el último tiempo tomó alguna medicación y, en caso afirmativo, se notifica al laboratorio para que lo tenga en cuenta en el análisis.

En caso de que un tripulante esté en tratamiento con alguna medicación, se le solicita al médico actuante un informe para evaluar si la persona está apta para embarcarse, dado que ciertos medicamentos de uso controlado impactan en los sentidos y pueden generar riesgos en las operaciones. Si la persona está consumiendo un medicamento de estas características, no aborda. Quienes participaron de la entrevista mencionan que han tenido alguna situación así y que, en estos casos, o bien el trabajador hace uso de los francos acumulados de acuerdo con los tiempos navegados conforme el CCT, o bien es convocado para realizar tareas generales de archivo en las oficinas de la empresa. Sin embargo, informan que no han registrado casos positivos de consumo de ningún tipo de SPA. Identifican un caso particular, en el cual la familia de un trabajador avisó a la empresa que este se encontraba atravesando una situación de riesgo vinculado con el consumo de alcohol. En esa oportunidad, se trabajó en directo con la persona, su equipo terapéutico y el médico laboral, que hizo el seguimiento y acompañamiento a la persona y a su familia. No obstante, fue el único caso y no surgió

de un testeo positivo. De todas maneras, informan que, si este fuera el caso, se analizaría el contexto en el que se detecta el consumo.

Si se trata de un testeo con resultado positivo, se informa al Área de Recursos Humanos y se procede al seguimiento y la coordinación con el equipo médico, constituido por un médico clínico generalista y un psiquiatra. Frente a esta hipotética situación, la compañía se ocuparía del tratamiento correspondiente y de que el psiquiatra acompañe y reciba las constancias del tratamiento en curso. También haría entrevistas (presenciales o virtuales si el trabajador no está en Buenos Aires) para ver qué se hizo, qué no y qué se podría hacer. El caso mencionado anteriormente involucró a un trabajador de tierra: el médico tratante tuvo comunicación directa con el médico de la empresa X. En este caso, se lo reincorporó de forma progresiva con trabajo virtual durante un tiempo, hasta que la persona estuvo lista para reincorporarse plenamente.

En contraste, la persona entrevistada de la empresa Z informó que no se le realizan controles ni testeos de alcohol y otras SPA a su personal, ni a bordo ni en tierra. Respecto a los controles externos efectuados por la PNA, advirtieron que no los han experimentado salvo en los accidentes que involucran muertes o heridos graves. En estos casos, la PNA hace un dosaje de alcohol en sangre, no de SPA. Por otro lado, frente a incidentes menores, como el roce de lanchas, no se implementan testeos. Además, se mencionó que cada dos años los tripulantes deben someterse a una revisión médica obligatoria para la revalidación de títulos<sup>25</sup>. El examen tiene lugar en las delegaciones médicas de la PNA, determina si se está apto o no apto y se considera que tal resultado da cuenta de la aptitud física de los tripulantes e incluso atiende a situaciones vinculadas al consumo de SPA. Asimismo, los tripulantes están afectados

---

25 El examen psicofísico está establecido en la Ordenanza 2-2013 (DPSN), tomo 5, que aprueba el Reglamento de Aptitud Psicofísica para la Habilitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante Nacional.

a otra revalidación de su habilitación a través de la asistencia a cursos de seguridad a bordo, en donde se trabajan temáticas relacionadas con el consumo de SPA.<sup>26</sup>

La empresa Z relató un episodio que tuvo con un tripulante por consumo de alcohol. Esta situación no quedó evidenciada a partir de la implementación de un testeo, sino que fue observada por los compañeros, ya que era evidente y ponía en riesgo la seguridad de sus compañeros de trabajo, del barco, de los pasajeros y de terceros. Se conversó con la ART para gestionar los costos de cobertura durante el tratamiento correspondiente en ocasión de una enfermedad profesional, pero el consumo de SPA es contemplado como enfermedad “preexistente” y, por ende, no cubierta por la ART. Las personas entrevistadas indicaron que los días no trabajados constituyen un costo elevado para la compañía y que, en esta particular situación, luego de reiterados avisos y conversaciones, se despidió al trabajador.

Si se detecta un caso positivo de alcoholemia durante los procedimientos de la PNA, el procedimiento a seguir es la evaluación del contexto en el que se obtuvo ese resultado. Para la compañía Z no es lo mismo una detección de 0.03 % de alcohol en sangre, que puede deberse a haber tomado una cerveza a última hora, frente a un 0.50 %, si bien la tolerancia es cero. En una situación así, lo primero es reemplazar al tripulante para que la operación continúe, luego, se pondera el contexto en relación con el dosaje de alcohol en sangre y, en última instancia, se apercibe o suspende al trabajador.

#### 5.4.2. Normativa

En relación con el personal que realiza tareas sensibles vinculadas a la seguridad operacional, la empresa Z informó que, del personal de a bordo, cuentan con un patrón y un mariner. El patrón motorista está a cargo de la conducción de la embarcación, mientras que el mariner realiza funciones de amarre, desamarre y generalidades.

---

<sup>26</sup> Refiere a los cursos de seguridad obligatorios enmarcados en el Convenio STCW enmendado, aprobados por la Disposición DGED 58/15: 1) Técnicas de supervivencia personal, 2) Prevención y lucha contra incendios, 3) Primeros auxilios básicos, 4) Seguridad personal y responsabilidades sociales y 5) Formación en aspectos relacionados con la prevención.

Además, se considera que existe personal en tierra que desarrolla funciones sensibles a la seguridad operacional, aunque estos roles no están incluidos en la normativa de referencia<sup>27</sup>: personal de mantenimiento (preventivo y no preventivo); personal a cargo de las operaciones (quienes organizan las operaciones diarias de los barcos); personal a cargo de “personal e inspecciones” (se ocupan de que "los papeles" de los barcos estén al día, los trabajadores hagan los cursos correspondientes, "la gente esté presentable", se otorguen los francos, etc.); y, finalmente, está el personal de ventas, que se encuentra en todas las oficinas.

Por su parte, la empresa X considera que todo el personal operativo a bordo está implicado en la seguridad operacional, porque cada uno tiene una función específica para la navegación y el funcionamiento de la embarcación (capitán, primer oficial de cubierta, segundo oficial de cubierta, tercer oficial de cubierta, jefe de máquinas, primer oficial de máquinas, segundo oficial de máquinas, tercer oficial de máquinas, auxiliares de máquinas, contraamaestre, marineros, maestranza y bomberos). Este tipo de buques, con su propia propulsión, requieren que las personas embarcadas estén preparadas para convertirse en bomberos y abandonar su rol en caso de emergencia, por lo tanto, el tema del consumo de alcohol y drogas es muy sensible, ya que en una emergencia su capacidad de decisión puede verse alterada y complicar la situación. Además, en tierra cuentan con la Dirección de Flota (80 personas implicadas directamente en la operación del barco y tareas de seguridad) y la de Administración y Finanzas que, si bien no están tan cerca del barco, son imprescindibles para que todo esté en funcionamiento, con lo cual la política de cero alcohol y drogas se hace extensiva a todo el personal sin excepción.

La empresa Z comunicó que, en cumplimiento con la Ordenanza 5-18 (DPSN) del tomo 2: “Régimen Administrativo del Buque”, titulada Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del buque y la Prevención de la Contaminación (NGS) de la PNA, el Sistema de Gestión (SG) tiene dos partes, una por cada embarcación, y un

---

<sup>27</sup> Refiere a la Ordenanza 02-2011 (DPSN), tomo 5, que establece el control de alcoholemia al Personal Navegante de la Marina Mercante Nacional.

sistema de gestión marco que alcanza a toda la compañía. El SG es aprobado y auditado por la PNA de forma anual. En estas instancias, la PNA puede solicitar mejoras si lo considera necesario. Por ejemplo, durante la última auditoría se solicitó que toda la documentación esté digitalizada. Entonces, se realizaron las acciones necesarias para dar cumplimiento a este requerimiento. En el SG se explicita la política de prohibición de consumo de alcohol y drogas de la empresa. Sin embargo, esta es general, es decir, que no desagrega las drogas de uso legal, como los antidepresivos, y las no legales. Además, rige la prohibición de fumar cigarrillos y tomar mate a bordo durante el viaje. Si bien se hace una valoración positiva de la normativa que rige a la compañía, se manifiesta la necesidad de medidas complementarias para darle marco legal a la prohibición de SPA, ya que actualmente la norma de PNA solo se expresa sobre el consumo de alcohol. De acuerdo con los testimonios relevados, la existencia de un marco legal sobre la temática le otorgaría claridad a las empresas para que formulen sus propias políticas: “No es fácil modificar una normativa. Sí es necesario, porque estaría bueno que no solo esté la del alcohol, sino la de las sustancias. ¿Por qué? Porque eso nos daría un marco legal a nosotros, las empresas”.

Por su parte, la empresa X sostuvo que la política de alcohol y drogas se encuentra difundida en las embarcaciones, ya que así lo exige el Código IGS<sup>28</sup>, de forma tal que está a disposición y conocimiento de todos los tripulantes.

#### 5.4.3. Políticas y estrategias de prevención

La empresa Z reiteró que su política de alcohol y drogas es de tolerancia cero y se encuentra plasmada en su sistema de gestión, vigente desde el 2006. La persona entrevistada considera que son necesarias otras campañas y estrategias de prevención, ya que se ha diversificado la oferta de SPA y su acceso, incluso a través de dispositivos electrónicos. A pesar de ello, se sostuvo que la política de alcohol y

---

<sup>28</sup> Refiere al Código Internacional de Gestión de Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS) adoptado por la OMI, el cual adquirió carácter obligatorio al incorporarse al capítulo IX del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que fue ratificado por la Ley N.º 22.079.

drogas de la compañía es efectiva, ya que no han registrado sucesos donde el consumo de SPA esté involucrado. No obstante, vale la pena recalcar que la empresa no realiza controles de alcohol y drogas al personal.

La empresa X sostiene que los testeos aleatorios a los capitanes constituyen una política de prevención, debido a que nadie está exento de someterse a un testeo, ni siquiera el encargado del gobierno de un buque. Incluso, se informó que se le hace un control anual sorpresivo al personal de tierra con el mismo sentido ejemplificador. Además, las terminales portuarias alcanzadas por el Código PBIP también tienen la política de alcohol cero, entonces, los detectores constituyen otra política de prevención que limita el tráfico de alcohol, ya que los bolsos pasan por escáneres.

El trabajo en el marco de los programas de bienestar también es valorado como una política de prevención, en la medida de que opera como disparador para la conversación de temas considerados históricamente tabú, como la salud mental. A pesar de la valoración positiva que se tiene de la implementación de estos dispositivos, se considera necesario continuar desarrollando acciones que permitan llegar a todas las personas trabajadoras de la compañía. Cabe destacar que la participación en estos espacios es voluntaria. Sin embargo, no han manifestado que exista una estrategia específica para la prevención del consumo de SPA.

La compañía X indicó que trabajan con programas de bienestar organizacional donde se conversa sobre salud mental, fatiga, seguridad, entre otras temáticas, y además se difunde información. Dentro de estos espacios se conversa sobre el estado emocional de las personas y se promueven herramientas y contenidos orientados a la ayuda mutua. Informan que se trabaja en una lógica que despersonaliza, pero que, al mismo tiempo, permite detectar cuando alguien está pasando alguna situación de riesgo o desánimo. Esta experiencia llevó a incorporar un programa de asistencia al personal que cuenta con apoyo psicológico las 24 horas y abarca también a sus grupos familiares. Incluye una línea telefónica de asistencia psicológica y una de ayuda en emergencias. Para la empresa, estos dispositivos generan confianza al momento de tener que plantear alguna situación de salud, ya que se construye un vínculo de compañerismo y se sabe que la respuesta de la empresa no es de castigo ni

persecución, sino contención a través de una red de apoyo que existe y está a su disposición. En caso de ocurrir una situación de magnitud con personal a bordo, se procedería al desembarco en forma inmediata por un tema de seguridad y se haría un relevo, y a partir de allí se evaluaría cómo trabajar con esa persona, pero no a bordo.

#### **5.4.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras**

Las personas entrevistadas de la empresa X consideran que el mundo marítimo, fluvial y lacustre constituye un sector del transporte muy diferente al resto, ya que gran parte de las operaciones se desarrollan a bordo, si bien a su interior existen diversas actividades que lo convierten en un sector altamente heterogéneo. Las percepciones sobre las rutinas de trabajo en este sector históricamente se vincularon al consumo de alcohol, que podría asociarse a sus condiciones laborales particulares. En algunos casos, estas condiciones incluyen estadías extensas a bordo donde, luego de cumplir el horario de la jornada laboral, el personal no regresa a sus hogares, sino que permanece en la embarcación. De esta manera, los momentos de descanso y esparcimiento se desarrollan en el mismo espacio de trabajo

Al interior de las actividades desarrolladas por la marina mercante, las personas entrevistadas establecieron matices entre la industria de hidrocarburos, la arenera y la pesquera. Se observa que las percepciones sobre las formas de consumo están estrechamente vinculadas con el tipo de actividad y el tiempo embarcado. Al respecto, en los buques petroleros y quimiqueros, las estadías son más reducidas y las condiciones de los barcos permiten mayores comodidades. Por su parte, el trabajo en los buques areneros tiene una dinámica de siete días a bordo por siete días de descanso.

A su vez, los testimonios señalaron que la industria pesquera se caracteriza por una labor intensiva, en la medida en que se paga por lo que se produce y los barcos son factorías. Esto lleva a disponer de condiciones de habitabilidad precarias y mantener estadías prolongadas y aisladas (asociadas a las corrientes de pesca), junto con jornadas de trabajo intensivas. Desde la mirada de los actores, tales condiciones de ambiente y contexto laboral favorecerían el consumo de SPA.

En síntesis, la percepción generalizada al interior del modo marítimo, fluvial y lacustre indica que, cuanto más prolongada es la estadía a bordo de una embarcación, se presentan condiciones que pueden inducir al consumo de determinadas SPA, ya que la línea imaginaria que establece un corte entre la vida pública (laboral) y la privada se desdibuja.

#### 5.4.5. Registros

La empresa X cuenta con dos registros diferenciados. En el primero se registran los controles de drogas realizados directamente por el laboratorio, que gestiona el área de Recursos Humanos; y en el segundo, los controles sorpresivos de alcoholemia, a cargo del área de seguridad operativa. En la actualidad, se está trabajando en la unificación de estas bases para que las áreas dispongan de la misma información. Además, los datos están divididos: por un lado, tripulantes (registrados en el Libro de Test de Alcoholemia a bordo de las embarcaciones), y, por otro, capitanes (gestionado y actualizado por el Área de Seguridad Operativa). Frente a una auditoría, se presenta un informe general que incluye la cantidad de personal sometido a los testeos de alcohol y drogas, pero no los resultados, ya que se trata de información confidencial, sea positivo o negativo el resultado. Además, esta información se almacena en el legajo de cada agente.

Por otra parte, los controles que realiza el capitán son registrados en el Libro Test de Alcoholemia y, en caso de detectarse algún positivo, se le informa a RRHH. Aquí también rige la información confidencial para preservar a la persona y no exponerla, ya que consideran que no se debe castigar. Por el contrario, se evalúa la situación para gestionar los dispositivos correspondientes, tarea a cargo de RRHH.

Además, existe una base de datos de accidentes e incidentes clasificados según el tipo: si es de personal, de navegación o una avería. Frente a un suceso, se inicia una investigación donde se tiene en cuenta la información registrada en un formulario para el reporte de incidentes, cuasiaccidentes o averías. El reporte incluye el resultado del test de alcoholemia de las personas involucradas en el suceso, ya que forma parte del procedimiento. Este tipo de registro solo incluye control de alcoholemia. El test de

drogas se gestiona según la gravedad del evento o si existe una sospecha manifiesta por parte del capitán.

La empresa Z no cuenta con registros sobre testeos, ya que no implementa estos dispositivos.

#### 5.4.6. Otras dimensiones de análisis

##### **Cambios en la actividad**

Los testimonios del personal de ambas empresas señalan transformaciones en la percepción sobre el consumo de determinadas SPA legalizadas. Estos cambios se contraponen a una tradición histórica del modo marítimo: “El consumo de alcohol a bordo antes era permitido. Se daba en las presentaciones, si llegabas a otro puerto le regalabas una botella de vino, un whisky y cigarrillos. Hoy esas cosas no suceden”.

Entre los sucesos que propiciaron estas transformaciones, se menciona un incidente donde se detectó que el capitán había consumido alcohol. A partir de entonces, se empezó a trabajar con las políticas de alcohol a nivel mundial. Además, se valoró positivamente la incorporación del Código PBIP, que introdujo, entre la batería de medidas, la instalación de detectores en terminales, los cuales escanean los bolsos de la tripulación, lo que dificulta el traslado de bebidas alcohólicas y otras SPA.

Estos cambios que se dieron al interior del modo también alcanzan al consumo de cigarrillos, sobre todo en la industria petrolera, ya que solo se permite fumar en lugares especialmente designados en los barcos que transportan hidrocarburos. Nuestros interlocutores señalan que estas políticas han impactado en la disminución de personas fumadoras.

##### **Oportunidades de mejora en los controles**

En la empresa Z manifiestan interés por la incorporación de controles periódicos para desalentar el consumo. Al respecto, consideran que los controles deberían ser implementados por un organismo público.

La empresa X destaca la relevancia de visibilizar estos temas, ya que se considera

que no son exclusivos de un sector, sino que son transversales a la sociedad. La visibilización de la problemática permite el trabajo y el diseño de acciones de prevención. Además, se menciona que la pandemia favoreció el diálogo sobre la salud mental y el desarrollo de campañas sobre un tema que antes era tabú en el sector.

## 6. CONCLUSIONES

A continuación, se presentan los principales hallazgos que se desprenden de la sistematización de las entrevistas. La información se organiza siguiendo las dimensiones analizadas en cada uno de los modos de transporte: medidas de control; normativa; políticas y estrategias de prevención; representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras; y registros. En cada uno de los apartados se sintetiza y destaca la información más relevante para cada modo de transporte.

### 6.1. Medidas de control

Este apartado buscó describir las medidas de control implementadas en cada uno de los modos de transporte. Se caracterizaron los testeos de SPA, los protocolos activados en caso de detectar resultados positivos y el tipo de seguimiento desarrollado ante estas situaciones.

En la mayor parte de las compañías y organismos de control entrevistados, se implementan testeos de alcohol y otras SPA que incluyen entre seis y diez determinaciones. La empresa Z, dedicada al transporte de pasajeros del modo marítimo, es la única compañía consultada que no implementa sus propios testeos, y no ha experimentado controles regulares por parte de organismos externos. Pese a ello, manifiestan interés en la realización de controles diarios, ya que consideran que estos podrían desalentar el consumo.

En los modos ferroviario, aeronáutico y automotor se reportan instancias de contrapruebas en laboratorio que confirman los primeros resultados de los testeos. Por el contrario, la empresa X, perteneciente al modo marítimo, hace directamente los testeos a través de un laboratorio, sin registrarse contrapruebas.

En cuanto a los protocolos que se activan en caso de detectar un resultado positivo, se evidencian mecanismos de suspensión de funciones acompañados de procesos de seguimiento y acompañamiento a la persona trabajadora, habitualmente a cargo del personal médico o psicológico de las empresas. Se destaca la distinción que los informantes realizan entre un consumo problemático y otro esporádico para caracterizar los casos que arrojan resultados positivos. Mientras que el primero representa principalmente un problema para la salud de la persona trabajadora, el segundo es entendido como un consumo social o recreativo. Sin embargo, ambas situaciones tienen consecuencias para el desarrollo de las actividades laborales: un testeo con resultado confirmatorio positivo (independientemente del contexto en el que se haya originado el consumo) impide el ejercicio de funciones. En caso de detectar un consumo problemático, el trabajador debe iniciar tratamiento a través de su obra social o prepaga.

Pese a ello, se advierte que en algunas situaciones la continuidad laboral puede verse comprometida: en el modo automotor, reportan casos donde las empresas dejan de pagar a sus trabajadores durante el periodo de rehabilitación; en el modo aeronáutico, la compañía A manifestó considerar la desvinculación del trabajador por vulnerar la política de alcohol y drogas propia de la aerolínea, mientras que la operadora F del modo ferroviario indicó que, ante una segunda detección de SPA, se inhabilita de por vida al agente para la conducción de trenes. También en el modo marítimo, la empresa Z manifestó tener que despedir a un trabajador, dado que la ART no llegaba a cubrir el tratamiento y el costo para los días no trabajados resultaba demasiado elevado.

En relación con la cantidad de resultados positivos detectados, en todos los modos los interlocutores informan una tasa de positividad baja tanto para los testeos de alcohol como para los de otras SPA. En algunos casos, como las compañías aeronáuticas A y B, con menos años de actividad en el país, o la empresa X del modo marítimo, no se registran resultados confirmatorios positivos. Sin embargo, se reportan casos de mayor complejidad vinculados al ejercicio de funciones dentro del ámbito del transporte. Específicamente, en lo que refiere al consumo de sustancias legalizadas que, aunque formen parte de algún tratamiento de salud, pueden implicar riesgos para la seguridad en el transporte. Esta preocupación aparece reflejada con

fuerza en los modos aeronáutico y automotor, quienes reportaron estas situaciones con mayor frecuencia. Sin embargo, en todos los modos se advierte que el consumo de psicofármacos es tenido en cuenta y diferenciado de otro tipo de SPA.

En el modo automotor, el organismo de control encargado de realizar los testeos ha elaborado estrategias específicas para detectar el consumo de hojas de coca y poder diferenciarlo del consumo de cocaína. Estos testimonios complementan la información relevada en el [primer informe](#) de este estudio, donde se advertía sobre esta práctica habitual entre el personal de conducción.

Por último, en el modo aeronáutico se evidencia cierto grado de homogeneidad en lo que respecta a la implementación de los controles y los protocolos activados en caso de detectar resultados positivos. Esta similitud puede entenderse en el marco de una norma específica sobre el tema, la RAAC 120, sobre la cual reciben auditorías por parte de ANAC.

## 6.2. Normativa

En esta dimensión se desarrollaron las principales percepciones de los actores sobre la aplicación de la normativa vigente. Se observa una apreciación positiva en relación con la implementación de las RAAC 120 en el modo aeronáutico y la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449, la Disposición ANSV 48/2019, la Resolución CNRT 28/2016, la Disposición CNRT 1028/2017; la Disposición CNRT 816/2021 y la Disposición CNRT 419/2022 en el modo automotor. Asimismo, no se evidenciaron relaciones de contradicción o superposición con otras normas.

En el modo marítimo, los interlocutores de la empresa Z de transporte de pasajeros, si bien valoran positivamente la norma, indicaron la necesidad de que existan medidas complementarias para enmarcar la prohibición de SPA más allá del consumo de alcohol, teniendo en cuenta que la Ordenanza DPSN N.º 2-2011 de la PNA se expresa únicamente sobre esta sustancia. Por otra parte, la obligatoriedad de establecer sistemas de gestión de los buques en los cuales se indica la prohibición del consumo de SPA no necesariamente implica la diferenciación entre SPA legalizadas e ilegalizadas.

Finalmente, en el modo ferroviario también expresan una valoración positiva de los efectos de las resoluciones 404/2013 y 681/2015 emitidas por la CNRT. No obstante, los entrevistados han manifestado adaptaciones particulares de las normas de acuerdo con el tipo de servicio que prestan, sea de pasajeros o de cargas, así como en el área de funcionamiento del servicio, estableciendo diferencias en la frecuencia para los servicios que operan en el AMBA y los que se extienden al resto del territorio nacional. Más allá de lo establecido en la normativa, las operadoras coinciden en la ampliación de los controles de alcoholemia y otras SPA al personal que no está directamente vinculado a la operatoria de los trenes con el propósito de equiparar las condiciones exigibles a toda la planta, más allá del personal de tráfico.

### 6.3. Políticas y estrategias de prevención

La prevención del consumo de sustancias en el transporte tiene la particularidad de la poca diferenciación entre consumo y consumo problemático de SPA. Ello se debe a que el uso de cualquier tipo de sustancia en las diferentes modalidades se encuentra expresamente prohibido. A su vez, coexisten perspectivas orientadas a una lectura individual y médica de los consumos con otras que reconocen lo multicausal de estas situaciones y su relación con aspectos psicosociales de los sujetos y su vínculo con su rol de trabajador.

Los diferentes modos de transporte utilizan como estrategias de prevención las actividades de capacitación, cursos y espacios de formación para sus trabajadores. Sin embargo, existen matices en función de la existencia o no de lineamientos estandarizados por parte de los correspondientes organismos de control a cargo de las auditorías. Para el caso aeronáutico, en las entrevistas se ha dado cuenta de una mayor presencia de estandarización en lo relacionado al contenido de las capacitaciones. Al contrario, en la modalidad ferroviaria, se ha referido un menor grado de estandarización, definiendo a algunas de las capacitaciones realizadas a los trabajadores como “charlas”.

En términos generales, dichos espacios de capacitación son considerados obligatorios para los trabajadores. Sin embargo, en los modos marítimo, fluvial y lacustre y ferroviario se ha indicado que son de carácter voluntario.

Con respecto a los contenidos, se ha identificado que predomina un abordaje relacionado con el impacto del consumo de SPA en la seguridad operacional, las posibles sanciones que puede recibir un trabajador cuyo test dé positivo, como también sobre las consecuencias del consumo a nivel biológico a largo plazo. Como se ha indicado previamente, el uso de SPA se encuentra prohibido en todas las ramas a partir de su incidencia en la seguridad operacional.

Como el consumo de SPA se encuentra prohibido para ejercer funciones sensibles a la seguridad operacional, se detecta que es común a todos los modos conceptualizar a los testeos y controles de SPA como elementos de prevención. Por ejemplo, en la empresa X del modo marítimo se observa que los testeos son considerados estrategias de prevención. Si bien los controles funcionan como barreras para evitar futuros accidentes, el equipo de investigación entiende que no califican como estrategias preventivas.

Las personas entrevistadas de los diferentes modos señalaron el interés de incorporar en actividades de prevención de consumos de SPA a trabajadores de distintas áreas de la empresa, que no necesariamente realicen tareas operativas. Inclusive, algunos lo consideran necesario para mejorar desde una perspectiva organizacional las compañías.

Dentro de las tareas de prevención, mayoritariamente se procura problematizar el consumo de SPA legales, medicamentos u otros estados fisiológicos que posiblemente no se reconozcan, pero que están vinculados al desgaste profesional e inciden de forma directa en la actividad. Por ejemplo, en el modo automotor, la fatiga derivada de las tareas de conducción ocupa un rol destacado. En este sentido, se observa el abordaje de los consumos de SPA desde una perspectiva integral, reconociendo sus aspectos multicausales e incluyendo los fisiológicos, psicosociales y culturales.

Existe una coincidencia mayoritaria entre las personas entrevistadas respecto a que haya una participación relevante de los servicios médicos de las empresas de los diferentes modos de transporte en las actividades de prevención. En esta lógica, se han detectado intentos de capacitar al propio personal de salud de dichas áreas sobre

consumos de SPA, para problematizar perspectivas de castigo y medicalización, las cuales históricamente fueron predominantes. En esta línea, se destaca que la empresa naviera del sector hidrocarburos puso un programa de asistencia psicológica las 24 horas a disposición del personal y sus familias. Desde la empresa refieren que dicha estrategia busca que las personas trabajadoras comprendan que la política de la compañía no busca castigar a aquellos que presentan situaciones de consumo, sino propiciar un abordaje a través de una red de apoyo disponible.

Por último, en todos los modos de transporte se ha identificado un trabajo articulado entre representantes de cámaras empresariales, sindicatos y, en el caso ferroviario, también la Obra Social Ferroviaria para la prevención del consumo de SPA. El equipo de investigación considera que esta estrategia permite formalizar acuerdos entre los diferentes actores del sector. A su vez, se concluye que existe una tensión entre la prevención de consumo de SPA y las posibles sanciones que podrían recibir las personas cuyos testeos den positivo. En dicha lógica, tanto en el modo automotor como en el marítimo, fluvial y lacustre se contempla la posibilidad de que las personas cuyos testeos obtengan resultados positivos accedan a la reconversión de tareas dentro de las organizaciones, sin poner en riesgo la seguridad en el transporte.

#### **6.4. Representaciones sociales sobre las sustancias, los consumos y las personas consumidoras**

En las entrevistas se distinguieron algunas representaciones sociales sobre el consumo de alcohol y otras SPA en el personal operativo, y cómo estos consumos pueden afectar a la seguridad operacional o representar un riesgo para su propia salud.

Se puede identificar una diferenciación en los modos entre el consumo esporádico y el problemático. A su vez, se advierte que existe un consenso sobre que el desempeño en algunas actividades del transporte implica necesariamente una “limitación del consumo social”. En el modo ferroviario, se identifica que el personal más joven suele arrojar resultados positivos asociados un consumo recreativo o social; mientras que, en el personal con más antigüedad, se evidencian más resultados positivos vinculados a un consumo problemático.

También existen diferencias respecto a cuáles son los tipos de SPA con prevalencia en cada modo de transporte y el grado de problematización de las mismas. En el modo aeronáutico, el consumo ocasional está asociado al uso de psicofármacos autoadministrados, y, dentro de los consumos problemáticos, las sustancias detectadas con mayor frecuencia fueron marihuana y cocaína; en segundo lugar, alcohol. Resulta interesante el hecho de que las personas entrevistadas observan un cambio en relación con décadas pasadas, donde predominaba el consumo de riesgo de bebidas alcohólicas. Otra de las sustancias identificadas es el consumo de hojas de coca, aunque en menor proporción. Lo consideran un “consumo cultural”, fundamentalmente en trabajadores de la región norte del país. No observan relación entre las condiciones laborales propias del modo de transporte y las de consumo, relación que sí es señalada en el modo automotor.

Por otro lado, en otros modos de transporte, la centralidad de las percepciones del consumo de SPA está dada en función de su condición de legalizadas o ilegalizadas, como es en el transporte automotor, ferroviario y marítimo, fluvial y lacustre.

En el modo ferroviario consideran que el aumento de la tasa de positividad se debe a diferentes motivos, entre los que se destacan la mayor cantidad de test realizados y “la creciente permisibilidad social” de determinadas sustancias como la marihuana, tanto fumable como medicinal. Al respecto, representantes del sector ferroviario señalaron que existe un desconocimiento sobre los efectos del uso de marihuana en la seguridad operacional.

Las personas entrevistadas en el modo ferroviario señalan que no hay suficiente información en torno al consumo de sustancias legalizadas, como los antiinflamatorios no esteroides, entre ellas, el diclofenac o las benzodiazepinas y su efecto en las capacidades de conducción en relación con la seguridad operacional. Entienden a los consumos de SPA como un problema de salud que no se debe abordar sancionando a quien consume, y también expresan que cualquier consumo de SPA es considerado problemático en la actividad que desempeñan.

Las percepciones de las personas entrevistadas del modo marítimo, fluvial y lacustre tienen particularidades en función del tipo de actividad desarrollada, sea por la marina

mercante, la industria de hidrocarburos, la arenera o la pesquera. En relación con esta última, los actores asocian el consumo de alcohol a las condiciones laborales particulares de esta actividad, que incluye largas estadías a bordo y donde los momentos de descanso y esparcimiento se desarrollan en el mismo espacio de trabajo.

En el modo aeronáutico, las personas entrevistadas identifican una diferenciación en el consumo de acuerdo con el género de las personas. Mencionan que es común en mujeres el consumo de anfetaminas, benzodiazepinas (entre estas se destaca el clonazepam) y medicamentos homeopáticos. Interpretan esta diferenciación como un reflejo de lo que hoy sucede en la sociedad en términos de consumos extendidos.

Entre los hallazgos emergentes, en las entrevistas surgieron diferentes interpretaciones en torno a la participación de la mujer en el transporte argentino y las representaciones sociales que derivan de su incorporación, las barreras culturales y estereotipos que limitan su acceso y crecimiento en este ámbito. Es transversal a todos los modos de transporte la escasez de personal femenino, principalmente en los puestos y tareas operativas. En este punto, destacamos que los obstáculos identificados son fundamentalmente de índole cultural, los cuales generan diferentes estigmas sociales, basados a su vez en estereotipos y valoraciones negativas hacia las mujeres como trabajadoras. Ello implica reconocer el desafío que se encuentra para alcanzar una igualdad de género en cada uno de los modos analizados.

En el modo aeronáutico, en la actualidad hay 22 pilotos mujeres en un medio laboral de 1623 varones, de acuerdo con los datos informados por ANAC (Instituto de Capacitación Aeronáutica, 2021).

Por su parte, la participación de la mujer en el modo automotor también es muy reducida. Al respecto, un fallo judicial de la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo estableció en 2019 que las empresas a cargo de la gestión de la línea 169 (ex 175), la línea 130 y las líneas 78, 87, 111 y 127 deben contratar mujeres hasta alcanzar el 30 % de su planta de conducción. A raíz de esto, el MTEySS creó el Registro de Mujeres Aspirantes a Choferes de Colectivo (REMACC) en el marco del Programa para la Promoción e Inclusión de las Mujeres en la actividad del

transporte automotor (MTEySS, Resolución [345, 2021](#)), que busca fomentar la inscripción de las mujeres interesadas en incorporarse laboralmente a este sector. Las personas entrevistadas de este modo entienden que la situación es compleja, ya que la actividad de conducción es una profesión llevada a cabo fundamentalmente por hombres, en donde se manifiestan costumbres muy arraigadas, y sostienen que habría que hacer un cambio profundo en la cultura organizacional machista. En concordancia, los datos relevados por el MTEySS (2023) en el portal ERREPAR identifican que, en el transporte terrestre, apenas el 7 % de sus puestos de trabajo son ocupados por mujeres.

En el modo marítimo, fluvial y lacustre, una de las empresas entrevistadas mencionó que cuentan con la primera capitana del país —en la actualidad son dos las mujeres capitanas— y la primera jefa de máquina en la marina mercante. Afirman tener el mejor índice de mujeres a bordo y consideran que se evolucionó en la concepción de la incorporación de la mujer en el sector gracias al desarrollo tecnológico, ya que afirman que “no se necesita fuerza para conducir”.

Similar situación se puede afirmar que ocurre en la modalidad ferroviaria. En una de las empresas entrevistadas destacan la temprana incorporación de mujeres al personal de guardas y dicen no oponerse a la incorporación de mujeres en todos los puestos de trabajo vinculados a la operatoria de trenes. Afirman que esta posición no coincide con la postura mayoritaria de los gremios que agrupan a los trabajadores de primera línea del sector ferroviario.

## 6.5. Registros

Dentro de esta dimensión, se observan diferencias en la modalidad de registro de la información relativa a los controles de SPA en cada modo de transporte. Estas diferencias podrían explicarse por la existencia de una regulación específica nacional e internacional a la que están sujetas determinadas actividades en los modos aeronáutico y marítimo, fluvial y lacustre, en contraste con los modos automotor y ferroviario.

En el modo automotor, la CNRT informa que cuentan con una base de datos que registra los accidentes e incidentes y la información relativa a la fiscalización de los vehículos involucrados en los sucesos: habilitación de vehículo, permiso para circular por la zona del hecho y LiNTI del conductor vigente. La información sobre los testeos no está incluida en esta base. Por otra parte, sistematizan la información relativa a los controles de alcoholemia, que cada punto de fiscalización luego almacena en la aplicación PDA, mientras que los registros de controles de otras SPA no están centralizados y actualmente se encuentran en las bases propias de las UCP.

Por su parte, en el modo ferroviario las operadoras consultadas informan que poseen bases de datos donde se registran las alcoholemias y los testeos de SPA al personal. Las bases incluyen los datos de las personas testeadas, la fecha en la que se realizó el control y el resultado (en caso de ser positivo, se informa la sustancia detectada). No obstante, no existen registros donde se vinculen los controles al personal con los accidentes/incidentes ocurridos, lo que podría deberse a que los testeos obligatorios están destinados al personal de tráfico previo a la toma del servicio y que, en caso de obtener un resultado positivo para alcohol y otras SPA, la persona es apartada de sus tareas durante la aplicación del protocolo en casos de detección de positivos.

En el modo aeronáutico, las tres compañías consultadas cuentan con sistemas similares de documentación y almacenamiento de la información referida a controles de SPA, debido a la existencia de normativa específica que establece este requerimiento y las características que debe cumplir. Cabe mencionar que existen dos modalidades de registro, por un lado, el registro propio que elabora el servicio médico (con información confidencial) y, por otro lado, el registro disponible para la consulta por parte de otras áreas de la empresa y disponible para la auditoría de la ANAC y constatar la correcta aplicación de la RAAC 120.

Finalmente, en el modo marítimo, fluvial y lacustre se verifica cierta asimetría en la relevancia que se le otorga a los registros por parte de las empresas consultadas, lo que podría explicarse por el tipo de actividad que desarrollan. Por un lado, la compañía X, que opera en el sector de transporte de hidrocarburos, cuenta con registros sobre controles aleatorios y programado del personal a bordo y en tierra. Frente a una

auditoría de la PNA o de los auditores del Código PBIP, se presenta un informe general que incluye la cantidad de personal sometido a los testeos de alcohol y drogas, pero no los resultados, ya que se trata de información confidencial. En oposición, la empresa Z, que realiza transporte de pasajeros en la zona del río Luján, no le hace testeos de sustancias a su personal más allá de los exámenes médicos preocupacionales y a los que deben someterse los tripulantes para la revalidación de sus certificados.

Hasta aquí, el análisis de las entrevistas permitió describir las particularidades que adopta el consumo de SPA entre las personas trabajadoras de primera línea del sistema de transporte. Se evidenció la manera en que esta problemática puede afectar tanto a la salud del personal de primera línea como a la seguridad operacional en el transporte. El equipo de investigación considera que la mirada de funcionarios y personal jerárquico aquí expuesta representa una fuente de información valiosa que complementa el análisis normativo previamente publicado. El abordaje integral del fenómeno en estudio requiere de la incorporación de la perspectiva de las personas trabajadoras sobre las dimensiones aquí consignadas, la cual será recuperada a partir del análisis y procesamiento de la información relevada por medio de encuestas anónimas y autoadministradas.

## 7. FUENTES DE INFORMACIÓN

- Páginas Web
  - ICA: Instituto de Capacitación Aeronáutica. (2021). Las mujeres son pilotos de líneas aéreas. Una se inició en nuestra escuela. Disponible en: <https://www.incasrl.com.ar/22-las-mujeres-son-pilotos-de-lineas-aereas-una-se-inicio-en-nuestra-escuela-daniela/>
  - Ministerio de Transporte. (2021). *El Ministerio de Transporte brindó un reconocimiento a mujeres ferroviarias y anunció la incorporación de trabajadoras a trenes de carga.* <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-ministerio-de-transporte-brindo-un-reconocimiento-mujeres-ferroviarias-y-anuncio-la>
  - OACI: Organización de Aviación Civil Internacional. (2023). *La OACI da a conocer datos sobre la igualdad de género en la aviación mundial.* <https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2023Fix/COM.09.23.SP.pdf>
  - INDEC – SEDRONAR. (2023). *Encuesta Nacional sobre Consumos y Prácticas de Cuidado 2022 (ENCoPraC).* Disponible en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023/07/sedronar\\_indec\\_2023\\_encuesta\\_nacional\\_sobre\\_consumos\\_y\\_practicas\\_de\\_cuidado\\_2022\\_encoprac.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023/07/sedronar_indec_2023_encuesta_nacional_sobre_consumos_y_practicas_de_cuidado_2022_encoprac.pdf)
  - OPS-OMS. Abuso de sustancias <https://www.paho.org/es/temas/abuso-sustancias#:~:text=Las%20sustancias%20psicoactivas%20son%20diversos,pensamientos%2C%20emociones%20y%20el%20comportamiento.>
  - ERREPAR (2023). *Transporte: qué políticas de género se impulsa para que haya más trabajadoras.* <https://www.errepar.com/transporte-terrestre-mujeres#>
  - Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. (2022). *Prevención del Consumo Problemático de Sustancias en el Mundo del Trabajo: capacitación de formadores.* Disponible en:

<https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/mteyss-publicacion-capacitacion-copreisma-2022.pdf>

- Sedronar-Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. (2022). *Guía de recomendaciones para la prevención de los consumos problemáticos de sustancias. Destinada a delegados y delegadas sindicales.*

[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/07/guia\\_de\\_recomendaciones\\_para\\_gremios\\_y\\_sindicatos.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/07/guia_de_recomendaciones_para_gremios_y_sindicatos.pdf)

- Department of Transportation of Colorado. (2023). *Federal study: Drug-impaired driving a growing problem.* <https://www.codot.gov/safety/traffic-safety-pulse/2023/january/federal-study-drug-impaired-driving-a-growing-problem>

- Soriano, F. (24 de agosto de 2023). *Encuesta oficial: cuáles son las drogas más consumidas en el país y la percepción del riesgo.* Infobae. <https://www.infobae.com/salud/2023/08/24/encuesta-oficial-cuales-son-las-drogas-mas-consumidas-en-el-pais-y-cual-es-la-percepcion-del-riesgo/>

- Fuentes bibliográficas:

- Canay, R., Brasesco, M. V., La Rosa, S., Guidazio, A. M. y Cifre, J. (2012). Representaciones sociales del consumo de alcohol en trabajadores argentinos. *Revista Argentina de Estudios Canadienses.* ISSN 1851-4448.

- Canay Roberto, Cifre Juan, Paz Sandra, Blasi Gustavo, Barcia Julieta, Ruarte Micaela, Remesar Sergio, Poliansky Nicolás, Arias Emiliano. (2016 y 2019). *Prevención de adicciones en el ámbito laboral. Evaluación de interés y percepción general sobre un programa de trabajadores ferroviarios.* Disponible en el siguiente enlace: <http://www.revistasam.com.ar/index.php/RAM/article/view/621>

- Hernandez, C. y Pérez, V. (2020). Moviéndose por la igualdad: la participación de las mujeres en el sector de transporte público masivo de pasajeros. 1a ed. Universidad de Buenos Aires. Secretaría de Ciencia y Técnica. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Keller, M. E., Azar J., Liendro N., Naftal C., Rada M. (2019). *Consumo de alcohol y otras sustancias psicoactivas en siniestrados viales*. Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Ministerio de Transporte. Comisión Nacional de Regulación del Transporte. (2016). *Estudio N.º 1: El hábito del coqueo y la conducción profesional en el transporte de pasajeros de larga distancia*. Serie: la salud de nuestros conductores. <http://www.cettol.com.ar/wp-content/uploads/2018/10/El-ha%CC%81bito-del-coqueo-y-la-conduccio%CC%81n-profesional.pdf>
- National Institute on drug abuse (2019). Conducir bajo el efecto de drogas. DrugFacts. <https://nida.nih.gov/es/publicaciones/drugfacts/conducir-bajo-el-efecto-de-dro-gas>
- NTSB (2020). Safety Research Report 2013–2017. Update to Drug Use Trends in Aviation. Disponible en: <https://www.nts.gov/safety/safety-studies/Documents/SS2001.pdf>
- Observatorio Argentino de Drogas (2014). *Consumo de sustancias psicoactivas y mundos del trabajo: Estudio exploratorio en tres ramas de actividad*. Disponible en el siguiente enlace: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2020/11/oad\\_2014.\\_consumo\\_de\\_sustancias psicoactivas\\_y\\_mundos\\_del\\_trabajo\\_estudio\\_exploratorio\\_en\\_tres\\_ramas\\_de\\_actividad\\_2014-2015.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2020/11/oad_2014._consumo_de_sustancias psicoactivas_y_mundos_del_trabajo_estudio_exploratorio_en_tres_ramas_de_actividad_2014-2015.pdf)
- Organización Mundial de la Salud (2018). Global Status Report On Road Safety. Geneva: OMS. Disponible en el siguiente enlace: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

- Perrow, C. (1984). *Normal Accidents: Living With High Risk Technologies*. (Revised edition, 1999). Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Puente-Rodríguez, Eduardo, & Pillon, Sandra Cristina (2011). *Estrategias de prevención y vigilancia sobre el uso de sustancias ilícitas y su impacto en los costos de accidentes en conductores de carga pesada en México*. Revista Latinoamericana de Enfermagem 19,831-838. [fecha de Consulta 20 de octubre de 2023]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281421968021>
- Sedronar (2014) Consumo de sustancias psicoactivas y mundos del trabajo: estudio exploratorio en tres ramas de actividad. Disponible en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2020/11/oad\\_2014.\\_consumo\\_de\\_sustancias\\_psicoactivas\\_y\\_mundos\\_del\\_trabajo\\_estudio\\_exploratorio\\_en\\_tres\\_ramas\\_de\\_actividad\\_2014-2015.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2020/11/oad_2014._consumo_de_sustancias_psicoactivas_y_mundos_del_trabajo_estudio_exploratorio_en_tres_ramas_de_actividad_2014-2015.pdf)