

DOSSIER N°6

Marzo 2022

# IMPACTO DE LAS LEYES DE TOLERANCIA CERO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL

Dirección de Investigación Accidentológica

**Dirección Nacional de Observatorio Vial**

**SEGURIDAD  
VIAL**



Ministerio de Transporte  
**Argentina**

## **AUTORIDADES**

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Dr. Alberto Fernández

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Prof. Alexis Guerrero

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Dr. Pablo Martínez Carignano

DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Pablo Rojas

JEFATURA GABINETE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Myriam Serulnicoff

DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA

Lic. Jéssica Azar

## **EQUIPO TÉCNICO**

Sonia Balza

Matías Kogoi

Eliana Rieg

Fernando Picco

# **IMPACTO DE LAS LEYES DE TOLERANCIA CERO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL**

## **Introducción**

Si bien el consumo excesivo de alcohol constituye un problema de salud pública a nivel mundial por los efectos físicos y cognitivos que conlleva en las personas, en el presente se ha vuelto una problemática de urgente resolución en el ámbito de la seguridad vial. Del total de muertes asociadas al alcohol a nivel global, el 60% corresponden a traumatismos causados por el tránsito, de los cuales una parte tuvieron consecuencias sobre personas que no se encontraban conduciendo en ese momento<sup>1</sup>.

El consumo de alcohol aún en pequeñas cantidades disminuye las capacidades motoras y de visión, perjudicando la capacidad de discernimiento, tornando los reflejos más lentos y reduciendo la atención y la agudeza visual, además de poder generar situaciones altamente riesgosas producto de la sensación de exaltación, falsa seguridad y pérdida de las inhibiciones que en algunas oportunidades suele producir. Si bien las consecuencias del consumo de alcohol en el organismo dependen de distintas variables, por lo que dos personas pueden responder de manera distinta ante una misma dosis ingerida, a medida que aumenta la cantidad de bebida alcohólica consumida los efectos se vuelven progresivamente más acentuados. Por lo tanto, en términos de siniestralidad vial, las y los conductoras/es alcoholizadas/os - independientemente de las cantidades-, presentan una mayor exposición al riesgo que las personas que no han ingerido bebidas alcohólicas. Cabe destacar que entre las víctimas potenciales de dichos conductoras/es, no solo se afectan éstas/os, sino que participan sus acompañantes, pasajeras/os de

---

<sup>1</sup>OPS-OMS (2018): “Informe sobre la situación mundial del alcohol y la salud”. Disponible en: [https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/51352/OPSNMH19012\\_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/51352/OPSNMH19012_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

*“LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”*

otros vehículos y otras/os usuarias/os de la vía pública como peatones, ciclistas y motociclistas<sup>2</sup>.

De lo anterior se desprende que la regulación sobre el consumo de alcohol previo y durante la conducción de vehículos resulta determinante para prevenir la ocurrencia de incidentes viales. En este sentido, la tendencia mundial respecto a la legislación de este factor de riesgo ha demostrado una clara reducción de los límites permitidos de alcohol en sangre<sup>3</sup>.

Tomando en consideración lo anterior, el presente Dossier analiza un conjunto de países del Cono Sur (Uruguay, Brasil, Chile y Paraguay) que han implementado leyes de tolerancia cero de alcohol y conducción en la última década. El objetivo es presentar evidencia regional sobre el impacto de la legislación sobre la seguridad vial, especificando las estrategias integrales que los países han desarrollado para acompañar la normativa orientada a disminuir la siniestralidad vial vinculada al consumo de alcohol previo a la conducción.

## **Legislación sobre alcohol y conducción en países del Cono Sur y su impacto en el consumo general de alcohol en la población**

El Cuadro 1 presenta la legislación establecida en materia de alcohol y conducción para los países de la Región que han establecido la tolerancia cero. Se observa que, salvo Chile, el resto han incorporado a la legislación el límite de cero alcohol al conducir y que en todos los casos se prevén distintos tipos de sanciones para las conductas antireglamentarias.

---

<sup>2</sup>ANSV (2021):” El consumo de alcohol y la seguridad vial”. Disponible en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/09/ansv\\_ov\\_dossier\\_investigacion\\_n4.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/09/ansv_ov_dossier_investigacion_n4.pdf)

<sup>3</sup>OMS (2007): “Beber y conducir. Manual de seguridad vial para decisores y profesionales”. Disponible en: <https://www.paho.org/es/documentos/beber-conducir-manual-seguridad-vial-para-decisoros-profesionales-2010>

**Cuadro 1. Legislación y límites establecidos de alcohol al conducir según países**

Países del Cono Sur	Año de modificación de la ley de alcohol y conducción	Límite legal actual
Brasil	<i>Primera etapa (2008):</i> reducción de 0.8g/l a 0.5g/l. <i>Segunda etapa (2009):</i> CAS superior a 0.3g/l es falta grave y CAS superior a 0.6g/l es considerado un delito penal. <b>Tercera etapa (2012): Promulgación Ley 12.720. Reducción a 0.0 g/l.</b>	0.0 g/l
Uruguay	<i>Primera etapa (2007):</i> Ley 18.191 Proyecto de Reducción gradual de CAS permitida, de 0.8g/l a 0.3g/l. <i>Segunda etapa (2008):</i> Reducción de 0.8 g/l a 0.5 g/l. <b>Tercera etapa (2015): reducción a 0.0 g/l.</b> <i>Cuarta etapa (2017):</i> Comienza fiscalización límite 0.0 g/l.	0.0 g/l
Chile	Año 2012: reducción de 0.5 g/l a 0.3 g/l. Año 2014: Ley “Emilia” de Tolerancia Cero.	0.3 g/l
Paraguay	<b>Año 2014: reducción a 0.0 g/l.</b> La Ley prevé con la reciente modificación que a partir de 0.5 g/l ya constituye un delito de persecución penal.	0.0 g/l

Fuente: Elaboración propia en base a Dirección Nacional de Observatorio Vial (2021).

Ahora bien, que existan leyes que limiten el consumo de alcohol vinculado a la actividad de conducir un vehículo no necesariamente redundan en el descenso del consumo per cápita de bebidas alcohólicas. En lo que sigue se analiza a partir de datos públicos disponibles para cada país<sup>4</sup> los años de implementación de las medidas de la tolerancia cero y las tendencias de consumo de alcohol general por parte de las personas.

- **Uruguay:** de acuerdo con los datos disponibles, en Uruguay se ha presentado una tendencia decreciente del consumo de alcohol general entre los años 2000 y 2010, manteniéndose estable a partir de este último año (2010). Sin embargo, como se señalaba previamente, las regulaciones al consumo de alcohol para conductoras/es se implementaron entre 2007-2015 y la restricción total al consumo (con la ley Alcohol Cero para conductoras/es) se produjo en 2015, no generando un impacto sobre el consumo general de alcohol. En concordancia con esto último, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en conjunto con la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR)<sup>5</sup> indica que, durante el período de implementación de las restricciones al consumo de alcohol para conductoras/es, las ventas de las bebidas alcohólicas no sufrieron variaciones significativas. Es decir que no existe evidencia empírica actual que

<sup>4</sup> Banco Mundial (2022): Consumo de Alcohol total per cápita. Disponible en: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SH.ALC.PCAP.LI?locations=ZJ>

<sup>5</sup> OPS-FGR (2021) “Cero alcohol en el tránsito, menos riesgos”. Disponible en: <https://www.paho.org/es/documentos/cero-alcohol-transito-menos-riesgos-publicacion-sobre-experiencia-uruguay>

“LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”

indique que la legislación sobre Alcohol Cero en la conducción haya impactado negativamente en las ventas de bebidas alcohólicas.

- **Brasil:** Si bien de acuerdo con los datos disponibles Brasil demostró una caída paulatina en el consumo per cápita anual de alcohol puro a partir del año 2010, cabe aclarar que estos datos de consumo no incluyen a las cervezas, tratándose de una bebida altamente consumida en este país. La Ley de Alcohol Cero para conductoras/es en este país comenzó a implementarse en el año 2012.
- **Chile:** Según los datos disponibles en Chile se produjo un crecimiento en el consumo de alcohol desde 2005 hasta 2010, que luego se mantuvo estable. La implementación de las leyes de reducción de los límites permitidos de alcohol para conductoras/es y de tolerancia cero (años 2012 y 2014) no han mostrado impactos sobre el consumo general de alcohol.
- **Paraguay:** De manera similar al caso chileno, en Paraguay se manifestó una tendencia creciente del consumo de alcohol en la población, no incidiendo en la misma la implementación de la ley de Alcohol Cero para conductoras/es del año 2014.

De acuerdo con la evidencia disponible, es posible afirmar que las leyes de Alcohol Cero para conductoras/es (o tolerancia cero) no tienen una influencia directa sobre los valores de consumo general de alcohol en la población. Dicho fenómeno muestra las situaciones diferenciales que existen entre ambas actividades: una cosa es la cultura alcohólica *per se* (la cual en exceso puede implicar un problema de salud pública) y otra es cuando se combinan las actividades de beber alcohol y conducir, las cuales en conjunto ponen en riesgo la vida, tanto de quienes conducen como de otras personas usuarias de la vía. Es decir que la existencia de leyes que limiten el consumo de alcohol en la conducción no parece limitar el consumo en las otras situaciones de la vida cotidiana de las personas.

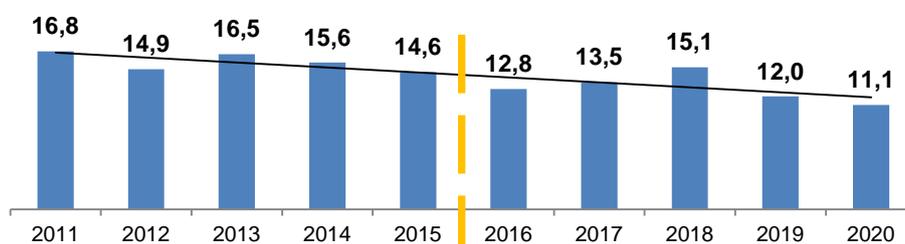
## **Evolución de la siniestralidad vial y por causas asociadas al consumo de alcohol entre países con Tolerancia Cero**

Este apartado busca analizar los efectos de las leyes de Alcohol Cero y Tolerancia Cero implementadas en los países del Cono Sur con respecto a ciertos resultados de la seguridad vial: siniestralidad y morbilidad por siniestros viales y por causas vinculadas al consumo de alcohol. Se revisarán los casos de Uruguay, Chile, Paraguay y Brasil.

### **El caso de Uruguay**

Puede observarse de acuerdo al Gráfico 1 que la tasa de mortalidad por siniestros viales en Uruguay presenta una tendencia decreciente desde el año 2013, con un fuerte quiebre en el año 2015, precisamente el año de implementación de la ley de Alcohol Cero<sup>6</sup>.

**Gráfico 1. Tasa de mortalidad (cada 100 mil habitantes) por causas de siniestros viales (2011-2020)**



Fuente: UNASEV (2022).

Luego de implementada la Ley, los datos de fuentes uruguayas indican que entre 2016 y 2017 los siniestros fatales se redujeron en un 20,9% en 12 meses y en un 14,1% en 24 meses.

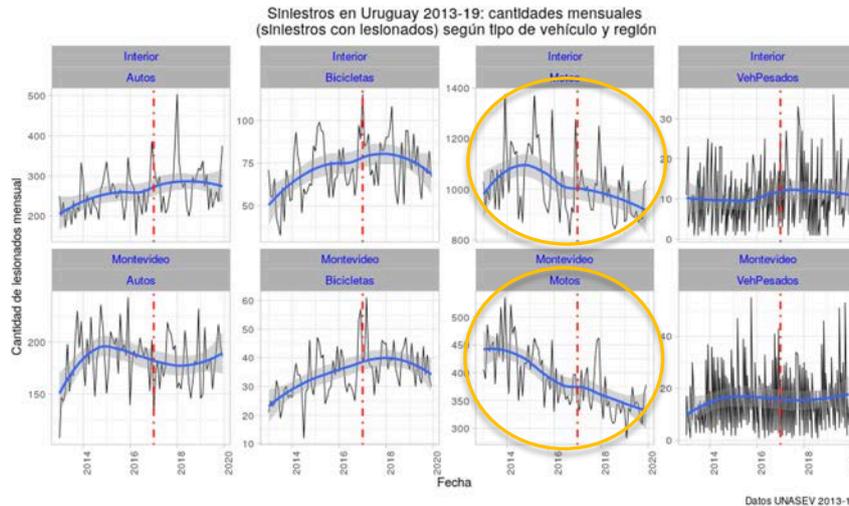
En el Gráfico 2 se analizan las tendencias de siniestralidad vial asociadas al consumo de alcohol. La ley de Alcohol Cero ha tenido impacto en los hechos

<sup>6</sup> Unidad Nacional de Seguridad Vial de la República Oriental del Uruguay (2020): Primer Informe anual de gestión y estadística de siniestralidad vial. Disponible en: <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/>

“LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”

viales vinculados a este comportamiento, muy marcado entre los motociclistas, y más suave e inestable entre automovilistas<sup>7</sup>.

**Gráfico 2. Cantidades mensuales de siniestros con personas lesionadas según tipo de vehículo y región asociado a consumo de alcohol en la conducción (2013-2019)**

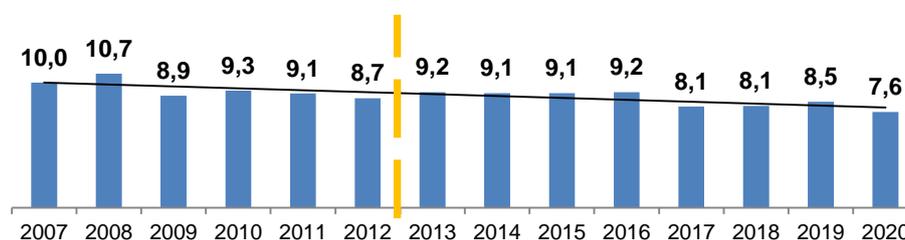


Fuente: OPS-FGR (2021).

### El caso de Chile

De acuerdo con el Gráfico 3, la tasa de mortalidad por siniestros viales en Chile se mantiene relativamente estable, marcando un leve descenso de 2008 a 2009 y luego de 2016 a 2017. En el año 2012 comienza a regir en este país la tolerancia cero con una reducción en el límite permitido de alcohol de 0.5 g/l a 0.3 g/l.

**Gráfico 3. Tasa de mortalidad (cada 100 mil habitantes) por causas de siniestros viales (2007-2020)**



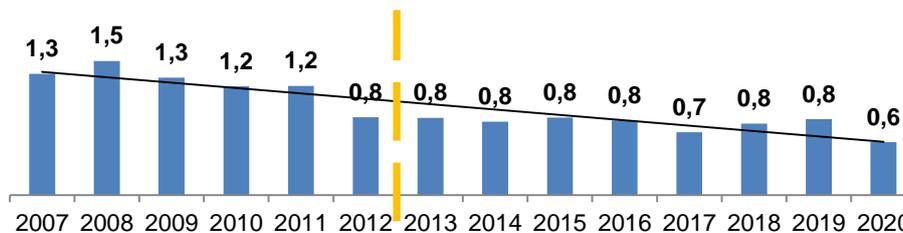
Fuente: Elaboración propia en base a Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (2022), Chile.

El gráfico 4 expone la tasa de mortalidad por motivos asociados al consumo de alcohol en la conducción en Chile. La tasa de víctimas fatales presenta

<sup>7</sup> Organización Panamericana de la Salud-Fundación Gonzalo Rodríguez (2021): Cero alcohol en el tránsito, menos riesgos.

pequeñas fluctuaciones entre 2007 y 2011 pero a partir de 2012 -año de implementación de la tolerancia cero- desciende drásticamente y permanece estable hasta el presente<sup>8</sup>.

**Gráfico 4. Tasa de mortalidad (cada 100 mil habitantes) por causa de consumo de alcohol y conducción (2007-2020)**



Fuente: Elaboración propia en base a Instituto Nacional de Estadística (2022) y Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (2022), Chile.

Cabe remarcar que desde 2014 rige en este país la llamada “Ley Emilia” que sanciona con cárcel efectiva de al menos un año a las/os conductoras/es en estado de ebriedad que generen lesiones graves gravísimas o la muerte a otras personas<sup>9</sup>.

### **El caso de Paraguay**

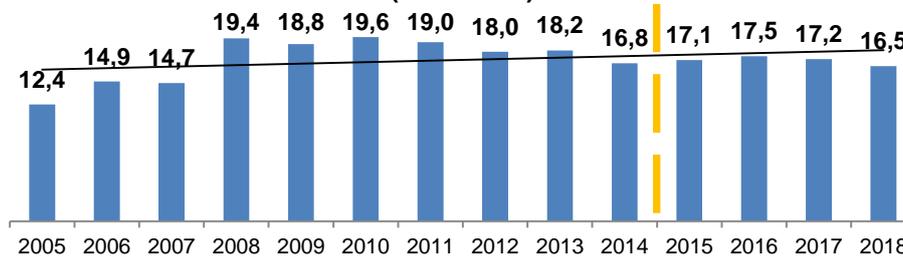
Luego de un incremento de 2005 a 2008 de la tasa de mortalidad por siniestros viales y de cierta estabilidad hasta el año 2013, se observa en este país un leve descenso del indicador a partir del año 2014<sup>10</sup> (Gráfico 5). Si bien no es posible atribuir causalidad, cabe recordar que a partir de ese año entró en vigencia en Paraguay la ley de Alcohol Cero para conductoras/es de vehículos. Para el caso de este país no se han encontrado datos sobre evolución de causas de siniestralidad vial asociadas al consumo de alcohol.

<sup>8</sup> Comisión Nacional de Seguridad del Transporte de Chile (2022). Disponible en: <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>

<sup>9</sup> Comisión Nacional de Seguridad del Transporte de Chile (2014): Ley “Emilia”. Ministerio de transportes y telecomunicaciones. Subsecretaría de transportes. Disponible en: <https://www.conaset.cl/ley-emilia/>

<sup>10</sup> Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de la República del Paraguay (2019): Situación de la siniestralidad en Paraguay. Disponible en: [https://www.antsv.gov.py/application/files/1315/9664/3685/SINIESTRALIDAD\\_PARAGUAY\\_2018-2019.pdf](https://www.antsv.gov.py/application/files/1315/9664/3685/SINIESTRALIDAD_PARAGUAY_2018-2019.pdf)

**Gráfico 5. Tasa de mortalidad (cada 100 mil habitantes) a causa de siniestros viales (2005-2018)**



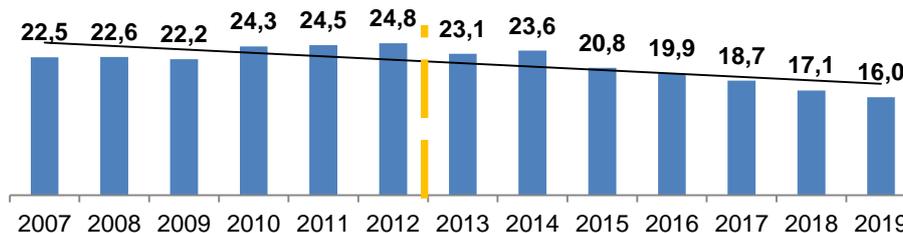
Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (2019).

Recientemente en Paraguay (2021) se estableció que conducir alcoholizado con una graduación a partir de 0.5 g/l constituye un delito de persecución penal que puede llegar a la pena de cárcel<sup>11</sup>.

### El caso de Brasil

De acuerdo con el Gráfico 6, la mortalidad por siniestros viales en Brasil presenta desde el año 2012 una tendencia decreciente. A partir de la implementación de la ley de Alcohol Cero (año 2012) la tasa de mortalidad por siniestros viales se redujo 7 puntos porcentuales<sup>12</sup>. Si bien no es posible establecer causalidad, es sabido que junto con la aplicación de la normativa se implementó en este país un fuerte sistema de sanción y vigilancia de la norma.

**Gráfico 6. Tasa de mortalidad (cada 100 mil habitantes) por causas de siniestros viales (2007-2019)**



Fuente: Elaboración propia en base a Observatorio Nacional de Transporte y Logística (2022).

La ley N°11.705 de 2012 que modificó la Ley N° 9.503 en Brasil considera una infracción grave el nivel de C.A.S entre 0.0 g/l y 0.6 g/l y como delito penal a los valores superiores a 0.6 g/l. De acuerdo con la información proporcionada

<sup>11</sup> Diario Hoy (2021): Conducir alcoholizado es un delito con pena de cárcel, tras modificación de la ley. Disponible en: <https://www.hoy.com.py/nacionales/conducir-alcoholizado-es-un-delito-con-pena-de-carcel-tras-modificacion-de-la-ley>

<sup>12</sup> Observatorio Nacional de Transporte y Logística de Brasil: Anuario estadístico de Transporte. Disponible en: <https://ontl.epl.gov.br/paineis-analiticos/painel-do-anuario-estatistico/acidentes-de-trafego/>

por el Ministerio de Salud de Brasil, con dos años de vigencia de la Ley se registró un descenso de la fatalidad. En particular, Rio de Janeiro tuvo la mayor reducción de muertes (32%) por incidentes viales. De acuerdo con la información disponible, desde el año 2008 con el inicio por etapas de la implementación de la ley de Alcohol Cero, se han reducido sensiblemente los indicadores generales de siniestralidad vial en grandes ciudades como San Pablo, Salvador y Porto Alegre<sup>1314</sup>.

**Cuadro 2. Reducción de los indicadores generales de siniestralidad vial asociados al consumo de alcohol en grandes ciudades de Brasil**

Datos de siniestralidad vial	Porcentaje
Caída de muertes violentas	57%
Caída de siniestros de tránsito	55%
Caída de morbimortalidad	43%
Caída en la atención de urgencias por siniestralidad (Rio Grande do Sul)	35%

*Fuente: Elaboración propia a partir de Parlamento Mercosur y Ministerio de Salud de Brasil (2020).*

A partir de la evidencia disponible, es posible inferir que las leyes de tolerancia cero de alcohol para conductoras/es en estos países ha mostrado beneficios en cuanto a la reducción de la mortalidad por siniestros viales asociada al consumo de alcohol. No obstante la sanción de las leyes, en el próximo apartado se analizará qué estrategias resultaron clave para promover estas mejoras en los indicadores de seguridad vial de los países.

## **La clave del éxito: las estrategias de concientización, vigilancia y penalidad sobre las conductas de riesgo**

Las regulaciones sobre comportamientos en seguridad vial deben acompañarse de distintas estrategias de política pública tendientes al control, concientización y penalización de las conductas de riesgo. En el caso puntual de la tolerancia cero de alcohol para conductoras/es, se ha demostrado que,

<sup>13</sup> Parlamento del Mercosur (2008): Tolerancia cero al consumo de alcohol por conductoras/es. El caso de Brasil. Disponible en: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/531/1/parlasur/tolerancia-cero-al-consumo-de-alcohol-por-conductoras/es.html>

<sup>14</sup> Ministerio de Salud de Brasil (2020): Uno de cada 10 conductoras/es informa conducir bajo la influencia del alcohol. Disponible en: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2020/maio/um-em-cada-10-motoristas-relata-dirigir-sob-efeito-de-alcool>

para una mayor efectividad de la medida, se debe implementar un sistema de vigilancia de las conductas transgresoras, a la vez que procedimientos eficaces de sanción. A continuación, se analizan algunas acciones que fueron implementadas por los países que han sancionado leyes de tolerancia cero para conductoras/es como estrategias integrales de política pública orientada a disminuir los siniestros viales vinculados al consumo de alcohol.

En el caso de Chile, la Ley de Tolerancia Cero fue acompañada por una intensificación de las fiscalizaciones realizadas a conductoras/es de vehículos. De acuerdo a cifras proporcionadas por Carabineros, en los primeros tres años desde la aplicación de la Ley, la cantidad de controles realizados se triplicaron respecto al año 2012<sup>15</sup>. Asimismo, en Chile, desde el año 2019, se lleva adelante el programa “Control Preventivo a Conductores” realizado por Carabineros y el Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol del Ministerio del Interior y Seguridad Pública de Chile (SENDA). Se trata de operativos de fiscalización que se realizan en distintos sectores estratégicos de las ciudades, seleccionados aleatoriamente, para los cuales SENDA pone a disposición de Carabineros una ambulancia y profesionales de salud capacitados para realizar alcoholemias y exámenes de sangre en el terreno<sup>16</sup>.

Del mismo modo, en Brasil, las localidades que mayor cantidad de controles y testeos realizaron, son aquellas que han logrado alcanzar los mejores resultados con relación a la prevención de siniestros viales, concientización y tasa de infracciones emitidas<sup>1718</sup>. En ambos países coinciden en que una mayor fiscalización tiene como consecuencia la disuasión en el consumo de alcohol previo a la conducción y una menor sensación de impunidad entre

<sup>15</sup> La Tercera (2015). Ley Tolerancia Cero: controles se triplican en un año y cae tasa de conductores infractores. Disponible en: <https://www.latercera.com/noticia/ley-tolerancia-cero-controles-se-triplican-en-un-ano-y-cae-tasa-de-conductores-infractores/>

<sup>16</sup> SENDA (2019). Control preventivo a conductores-Tolerancia cero. Disponible en: <https://www.senda.gob.cl/prevencion/iniciativas/control-preventivo-a-conductores-tolerancia-cero/>

<sup>17</sup> Ministerio de Desarrollo Regional (2014): Ministro Interino de las Ciudades y Ministro de Salud dan a conocer estudio sobre accidentes de tránsito y consumo de alcohol en las carreteras. Disponible en: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/noticias/ministro-interino-das-cidades-e-ministro-da-saude-divulgam-estudo-sobre-acidentes-de-transito-e-consumo-de-alcool-nas-estradas>

<sup>18</sup> Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2018): Observatorio presenta inédito estudio sobre operaciones de prohibición en todo el país. Disponible en: <https://www.onsv.org.br/observatorio-apresenta-estudo-inedito-sobre-operacoes-lei-seca-em-todo-o-pais/>

“LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”

las/os conductoras/es. Además, una penalización más estricta es aplicada en paralelo complementando las medidas, que van desde suspensiones temporales de las licencias de conducir (con suspensión total en casos de reincidencia) hasta penas más duras.

La tecnología permite un mejor control, como en Uruguay, donde en 2012 se implementó un Sistema de Suspensiones que permite el ingreso y consulta en línea de la situación de cada conductor/a, de modo que todos los organismos involucrados tienen la posibilidad de notificarse acerca de la suspensión de un conductor/a, imposibilitando que una persona suspendida por una Intendencia pudiera tramitar un nuevo permiso de conducir en otra jurisdicción.

Otras penalizaciones se vinculan con legislaciones que prohíben a comercios cercanos a rutas federales la venta de bebidas alcohólicas, pudiendo ser sancionados con multas económicas o suspensión de derechos, como sucede en Brasil.

Por otra parte, la difusión de campañas de concientización también acompañan las medidas de restricción de los límites de tolerancia de presencia de alcohol en sangre al momento de conducir. La realización de piezas visuales y audiovisuales destinadas a la prevención y presentación de resultados fueron parte de campañas en Uruguay y Brasil, así como también spots en Chile<sup>19</sup>. Otras acciones de concientización son realizadas mediante simuladores de conducción que permiten a los participantes experimentar los efectos de la conducción bajo los efectos del alcohol y tomar noción de los riesgos que implica la misma<sup>20,21</sup>.

<sup>19</sup> CONASET: Campañas de alcohol. Disponible en: <https://www.conaset.cl/videos-alcohol/>

<sup>20</sup> Uruguay Presidencia (2018): Iniciativa lúdico-vivencial permite experimentar cómo afecta el consumo de alcohol en la conducción. Disponible en: <https://www.gub.uy/presidencia/comunicacion/noticias/iniciativa-ludico-vivencial-permite-experimentar-afecta-consumo-alcohol#dropdown>

<sup>21</sup> Ministerio de Desarrollo Regional (2015): Los simuladores contribuyeron a concienciar sobre la importancia de la Prohibición. Disponible en: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/noticias/simuladores-contribuiram-para-a-conscientizacao-da-importancia-da-lei-seca>

**Imagen 1. Campañas de concientización en Brasil y Uruguay**



## Conclusión

No cabe duda que el consumo de alcohol aún en pequeñas cantidades afecta las capacidades para realizar una conducción segura y que el consumo de alcohol previo a la conducción es uno de los principales determinantes de la siniestralidad vial. En tal sentido, y como se ha visto, la tendencia mundial indica una clara reducción en los límites permitidos de alcohol en sangre para conductoras/es de vehículos.

Según se ha podido analizar en base a la evidencia disponible, los países que en la región del Cono Sur avanzaron hacia la implementación de leyes de tolerancia cero de alcohol y conducción, demostraron obtener una reducción en indicadores críticos de la inseguridad vial como la siniestralidad vial fatal vinculada al consumo de alcohol. En este sentido, se puede establecer que la legislación funciona para promover conductas más saludables en torno al consumo de alcohol y la seguridad vial.

No obstante, también se pudo evidenciar que los resultados positivos en materia legislativa han sido alcanzados en conjunto con la implementación de otras estrategias de política pública tales como campañas de concientización, fuertes controles de tránsito, y procedimientos sancionatorios eficientes. Queda claro entonces que la mera promulgación de leyes no alcanza para generar

*“LAS MALVINAS SON ARGENTINAS”*

cambios efectivos de comportamientos con respecto a los factores de riesgo de la seguridad vial.

Frente a este escenario, resulta imperioso que en Argentina se revisen los límites permitidos de alcohol en sangre para conductoras/es de vehículos, con el objetivo de alinearse a las tendencias globales y procurar reducir en el país la siniestralidad vial vinculada al consumo de alcohol. Si bien resulta un desafío pendiente, lo cierto es que, implementando leyes de forma integral junto a otras estrategias y acciones de política pública, se pueden obtener beneficios sustanciales para la población en su conjunto en términos de seguridad vial.

f   /InfoSegVial

[www.argentina.gob.ar/seguridadvial](http://www.argentina.gob.ar/seguridadvial)

**SEGURIDAD  
VIAL**



Ministerio de Transporte  
**Argentina**