



## Alcohol y conducción, riesgos y consecuencias

Redacción IMPULSO Mobility

El alcohol sigue siendo uno de los principales factores de riesgo en la seguridad vial, contribuyendo año tras año a un alto porcentaje de siniestros mortales. A pesar de las campañas de concienciación y las restricciones legales, su impacto persiste. Por este motivo **la Dirección General de Tráfico se está planteando el considerar medidas más estrictas, como la reducción de los límites permitidos.**

Entre los años 2018 y 2022, España registró un total de 467.117 accidentes de tráfico con víctimas. De esta cifra, **18.727 casos estuvieron vinculados directamente al consumo de alcohol**, lo que refleja un incremento del 20,3% durante dicho período. Asimismo, la influencia del alcohol no solo elevó el número de víctimas (un 16% más) y de fallecidos (un 5% adicional), sino que también agravó las consecuencias de los siniestros.

### Una situación que no es nueva

Aunque identificar el primer accidente de circulación que se produjo por causa del alcohol es una tarea casi imposible, uno de los primeros sucesos de este tipo fue el ocurrido en Londres el 10 de septiembre de 1897, cuando George Smith, un taxista de 25 años, perdió el control de su vehículo -un primitivo taxi a motor- y chocó con un edificio en Bond Street después de haber bebido más de la cuenta en un pub cercano. La prensa habló de "un caso de ebriedad mecánica", y marcó un precedente legal al multar con 25 chelines de la época al conductor.

Pero fue desde la popularización del automóvil a principios del siglo XX, cuando los gobiernos comenzaron a establecer regulaciones para evitar accidentes. **Las primeras regulaciones aparecieron en países como Reino Unido y EE.UU. en los años 30**, aunque sin métodos fiables para medir la alcoholemia.

No fue hasta la década de **1950 cuando se desarrollaron los primeros alcoholímetros**, permitiendo mediciones más precisas. Este avance tecnológico marcó un punto de inflexión en la lucha contra la conducción bajo los efectos del alcohol.

En las décadas de 1970 y 1980, organismos internacionales como la OMS impulsaron campañas masivas para reducir los accidentes relacionados con el alcohol. En España, **la primera ley que reguló la alcoholemia data de 1982**, estableciendo un límite de 0.8 g/l en sangre, que posteriormente se redujo a 0.5 g/l en 1999 para adaptarse a las normativas europeas. Este recorrido histórico muestra que, aunque ha habido avances significativos, el alcohol sigue siendo un desafío constante en la seguridad vial.



### Cifras para la preocupación

Los números indican la cruda realidad, según datos proporcionados por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) revelan una realidad preocupante. Según sus últimos informes, cerca del **40% de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico dieron positivo en alcohol u otras drogas**. De estos casos, el alcohol fue la sustancia más detectada, superando incluso a drogas ilegales.

Lo más grave es que en muchos de estos siniestros, las concentraciones de alcohol en sangre multiplicaban el límite legal permitido (0.5 g/l para conductores en general y 0.3 g/l para profesionales y noveles). Estos excesos explican por qué los accidentes relacionados con el alcohol suelen ser especialmente graves.

Un análisis más detallado muestra patrones claros: **la mayoría de estos siniestros ocurren en horario nocturno y durante los fines de semana**, periodos tradicionalmente asociados a un mayor consumo de bebidas alcohólicas. El grupo de edad más afectado es el de **jóvenes entre 18 y 34 años, que representan un 35%** de los positivos en controles nocturnos. Además, aproximadamente un 15% de los infractores reinciden en el mismo año, lo que demuestra que, pese a las sanciones, algunos conductores siguen subestimando el riesgo.

Y aunque siempre se focaliza este problema con los conductores de automóviles, no hay que olvidarse de que el consumo de alcohol afecta también en el uso de patinetes o bicicletas, e incluso peatones. En estos casos el riesgo incluso se ve agravado por la vulnerabilidad de estos colectivos.

### Situación legal actual en España

La legislación española es clara respecto al alcohol y la conducción. Para conductores en general, **el límite se establece en 0.5 g/l en sangre** (equivalente a 0.25 mg/l en aire espirado), mientras que para **conductores noveles y profesionales el límite es más estricto: 0.3 g/l en sangre** (0.15 mg/l en aire).

Las sanciones varían según la gravedad de la infracción. Cuando se detectan niveles entre 0.25 mg/l y 0.50 mg/l en aire espirado, la multa asciende a 500 euros con la pérdida de 4 puntos del carnet de conducir. Si se superan los 0.50 mg/l, la sanción aumenta a 1.000 euros y 6 puntos. En los casos más graves, cuando se exceden los 0.60 mg/l, la infracción se convierte en delito penal, con penas que pueden incluir de 3 a 6 meses de prisión o trabajos en beneficio de la comunidad. Además, en estos casos extremos, los jueces pueden ordenar la retirada del permiso de conducir por periodos que van de 1 a 4 años.

### ¿Es España demasiado estricta?

Al comparar la normativa española con la de otros países europeos, encontramos importantes diferencias. Mientras España mantiene un límite general de 0.5 g/l, países como Suecia y Noruega son mucho más estrictos, estableciendo el límite en 0.2 g/l, con tolerancia cero para conductores profesionales. Medida que, entre otras, supone que **estos dos países europeos tengan los mejores datos del mundo en seguridad vial y siniestralidad**, en concreto, en 2022-2023 Noruega tuvo una tasa de 21-22 fallecidos por millón de habitantes y Suecia de 22-22, frente a la de España que se situó en 37-36, siendo la media europea de 46.

En Alemania y Francia, aunque el límite es similar al español (0.5 g/l), los controles aleatorios son mucho más frecuentes, lo que incrementa la percepción de riesgo entre los conductores. En el extremo opuesto encontramos países como la República Checa y Hungría, donde existe una prohibición total (0.0 g/l) para cualquier conductor.

La Unión Europea ha recomendado en varias ocasiones armonizar las sanciones y aumentar los controles preventivos en todos los estados miembros. Esta medida podría contribuir a reducir aún más los accidentes relacionados con el alcohol en las carreteras europeas.

Tabla 1. Límites de alcoholemia en Europa. Fuente ETSC.

	General	Conductor profesional	Conductor novel
Austria	0.5	0.1	0.1
Bélgica	0.5	0.2	0.5
Bulgaria	0.5	0.5	0.5
Croacia	0.5	0.0	0.0
Chipre	0.5	0.2	0.2
Chequia	0.0	0.0	0.0
Dinamarca	0.5	0.5	0.5
Estonia	0.2	0.2	0.2
Finlandia	0.5	0.5	0.5
Francia	0.5	0.5 (0.2 conductores autobús)	0.2
Alemania	0.5	0.0	0.0
Grecia	0.5	0.2	0.2
Hungría	0.0	0.0	0.0
Irlanda	0.5	0.2	0.2
Italia	0.5	0.0	0.0
Letonia	0.5	0.5	0.2
Lituania	0.4	0.0	0.0
Luxemburgo	0.5	0.2	0.2
Malta	0.5	0.2	0.2
Países bajos	0.5	0.5	0.2
Noruega	0.2	0.2	0.2
Polonia	0.2	0.2	0.2
Portugal	0.5	0.2	0.2
Rumania	0.0	0.0	0.0
Eslovaquia	0.0	0.0	0.0
Eslovenia	0.5	0.0	0.0
España	0.5	0.3	0.3 (0.0 por debajo de 18)
Suecia	0.2	0.2	0.2
Reino Unido	0.8	0.8	0.8
Suiza	0.5	0.1	0.1

## Aún siguen existiendo mitos

A pesar de la abundante información disponible, la desinformación también es muy accesible, sobre todo a través de las redes sociales, donde se difunden y transmiten todo tipo de creencias erróneas que aumentan el



riesgo en la carretera. Uno de los mitos más extendidos es pensar que un café o una ducha fría pueden acelerar la eliminación del alcohol del organismo. **La realidad es que solo el tiempo permite metabolizar el alcohol de forma natural.**

Otro error común es creer que comer abundantemente antes o mientras se bebe evita la intoxicación. Si bien es cierto que la comida ralentiza la absorción del alcohol, no impide que este afecte a las capacidades del conductor. Igualmente peligrosa es la idea de que "con una sola cerveza no pasa nada", ya que, dependiendo del peso y metabolismo de la persona, una simple caña puede superar los 0.25 mg/l en aire espirado.

Pero quizás el mito más peligroso es el que sostiene que "se conduce mejor relajado" después de beber. Nada más lejos de la realidad: **el alcohol reduce significativamente los reflejos, altera la percepción del riesgo y dificulta la toma de decisiones rápidas, todas ellas capacidades esenciales para una conducción segura.**

Por el contrario, son muy numerosos los estudios llevados a cabo, tanto a nivel teórico como experimental, investigaciones que confirman el peligro que supone conducir bajo los efectos del alcohol. Los últimos estudios indican que los conductores con una tasa de 0.3 g/l - por debajo del límite legal general - tienen un 40% más de riesgo de sufrir un accidente que quienes no han consumido alcohol, y la combinación de alcohol con otras drogas multiplica por 10 el riesgo de sufrir una colisión grave

El alcohol y la conducción son una combinación mortal. Aunque España ha avanzado en legislación y concienciación, sigue siendo un problema grave. **La clave está en la prevención, la educación vial y el cumplimiento estricto de la ley.**

### » MISCELANEA

- Si bebes, no conduzcas, usa transporte público o conductor designado.
- Controla lo que bebes, los efectos aparecen desde el primer trago.
- El alcohol puede afectar incluso al día siguiente, también afecta directamente a la capacidad de descansar.
- Jamás subas a un vehículo en el que el conductor ha consumido alcohol.
- El alcohol afecta a todos, ciclistas, conductores de patinetes, peatones...