



Dr. Arnaldo Jorge Landriscina

## **Tolerancia cero al alcohol.**

### **Una necesidad que se impone.**

#### *Introducción*

Según el “Cuarto Reporte Regional MERCOSUR y Segundo Latinoamericano de Siniestralidad Vial, Base 2003-2004” (ISEV, 2004), la Argentina registra el índice de IFP, (Índice de fallecimientos por población por causa de accidentes de tránsito) más alto de Latinoamérica junto con México, teniendo más de 20 muertes al año por cada 100.000 habitantes.

En relación a las posibles causas de los accidentes viales, coexisten entre otras junto a los motivos asociados al alcohol, la llamada “modorra posprandial”, la hipnosis del camino en ruta, sueño, mal descanso, estrés (tanto de la vida cotidiana como el que produce el propio manejo), el popularizado consumo de psicofármacos en la población y el cada vez más frecuente uso de celulares.

En relación al factor asociado al consumo de alcohol, lamentablemente, los accidentes fatales de tránsito, son solo una de las graves consecuencias del mismo. Importa destacar que diferentes estudios, ubican a los accidentes de tránsito como una de las principales causas de muerte atribuibles al alcohol. (Sociedad Española de Toxicomanías, 2003)

De todos los factores anteriormente señalados como responsables de accidentes viales, el único que puede ser medible en forma objetiva y rápida es el asociado al consumo de alcohol, que incluso potencia el resto de los factores.

En la Revista Panamericana de la Salud Pública (OPS) se publicó una nota a de Rehm y Monteiro, que refiere que los responsables de la salud pública en los países del hemisferio americano tienen a su disposición medidas para la reducción de la carga sobre la salud pública ocasionada por el consumo de alcohol en el continente, en la que sugieren intervenciones específicas a las que se deberían dar una atención especial, según ambos expertos. Así, consideran que el enfoque prioritario debe ser la prevención de los accidentes, bajo la diagrama-



ción y puesta en marcha de intervenciones tendientes a reducir los accidentes de tránsito donde el alcohol juega un papel directo. (OPS, 2005).

A los fines de este trabajo, interesa analizar la relación entre el consumo de alcohol, por mínima que sea su dosis a efectos deletéreo y los accidentes de tránsito.

El objetivo de este informe es analizar en la bibliografía disponible información que indique si la dosis máxima permitida es tan adecuada como segura.

La meta es aportar elementos para la discusión de esta temática en la comunidad científica.

### *Alcohol y Manejo*

Tal como se mencionara anteriormente, el alcohol es el principal factor de riesgo de enfermedad y muerte en las Américas, ya que ocasiona más del 10% de la carga total de morbilidad en la región, según los datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) publicados en el Informe sobre la salud en el mundo, 2002. Sin embargo, estas consecuencias nocivas no se derivan en especial del alcoholismo. Desde la perspectiva de la salud pública, un problema mucho más grave es el consumo exagerado de alcohol por las personas que sólo beben "socialmente". La mayoría de las personas que ocasionalmente beben con exceso no son alcohólicos ni dependientes del alcohol, sino hombres y mujeres jóvenes que gozan de buena salud, siempre que no se excedan en su consumo de alcohol, (OMS, 2005).

Existe una variabilidad individual en los efectos que produce el alcohol en el Sistema Nervioso Central (SNC), los cuales son proporcionales a la concentración de esta sustancia en la sangre. Sin embargo, está demostrado que el efecto inicial de la acción del alcohol en el SNC se observa a partir de concentraciones tan bajas como 0.1 a 0.5 gr/l (Sociedad Española de Toxicomanías; 2003).

A continuación se detallan algunos de los efectos del alcohol en la conducción de vehículos según el grado de alcoholemia.



## EFFECTOS DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS

Alcoholemia de 0.1 - 0,5	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sobrevaloración de las propias capacidades y cualidades de la persona.</li><li>- Pseudoexcitación, sensación de euforia optimismo y aumento de la sociabilidad.</li><li>- Conducta más espontánea y menos controlada.</li><li>- Rendimiento psicomotor se altera notablemente: disminuye la actividad motora fina, aumenta el tiempo de reacción, pérdida de la capacidad de concentración.</li><li>- Efectos sobre la visión, que producen dificultad para la acomodación y seguimiento de los objetos. Reducción del campo visual, perturbación de la visión periférica.</li></ul>
Alcoholemia de 0.5 a 0.8 g/l	<ul style="list-style-type: none"><li>- Reaccion general enlentecida</li><li>- Alteraciones en los reflejos</li><li>- Perturbacion motriz</li><li>- Euforia en el conductor, distensión y bienestar</li><li>- Tendencia a la inhibición emocional</li><li>- Comienzo de la impulsividad y agresividad al volante</li></ul>
Alcoholemia 0.8 a 1.5 g/l	<ul style="list-style-type: none"><li>- Estado de embriaguez importante</li><li>- Reflejos muy perturbados e importante lentificación en las respuestas</li><li>- Pérdida de control preciso de los movimientos</li><li>- Serios problemas en la coordinación</li><li>- Dificultades en la Concentración visual</li><li>- Disminución notable de la vigilancia y control del riesgo</li></ul>
Alcoholemia 1.5 a 2.5 g/l	<ul style="list-style-type: none"><li>- Embriaguez neta con posibles efectos narcóticos y confusión</li><li>- Cambios conductuales imprevisibles: agitación psicomotriz.</li><li>- Fuertes perturbaciones psicosenoriales, notable confusión mental</li><li>- Vista doble y actitud titubeante</li></ul>



Alcoholemia por encima de 3 g/l

- Embriaguez profunda
- Estupor con analgesia y progresiva inconsistencia.
- Abolición de los reflejos, parálisis e hipotermia
- Puede desembocar en coma.

(Sociedad Española de Toxicomanías, 2003)

Teniendo en cuenta esta información se comprende porqué, de acuerdo a la ley Nacional de Tránsito 24.449, hay tolerancia cero de alcohol para los conductores profesionales. Lo que es extraño es que se les permita a los conductores particulares un nivel de alcoholemia hasta un máximo de 0.5 g/l.

En este sentido, cabe hacerse la pregunta: ¿que una persona sea embestida por un automóvil conducido por quien no tenga registro profesional y esté bajo los efectos del alcohol, por mínima que sea su dosis, no es tan riesgoso para la sociedad como cuando el que conduce sea alguien con registro profesional?

Se propone incorporar la tolerancia cero para todo conductor de vehículo motorizado cualquiera sea su cilindrada e incluso para los ciclistas.

Indudablemente, las horas que un chofer profesional está en la calle, no son equiparables a un particular.

Por ejemplo, un taxista para lograr un ingreso digno debe realizar aproximadamente, más de 190 km/día cuyo equivalente en horas es de 10/12 hs. Un particular en general conduce unos treinta kilómetros diarios, lo que implica entre 60/90 minutos, tiempo que transcurre durante su jornada laboral colmada muchas veces de estrés y preocupaciones inherentes a su actividad diaria.

Sin embargo los particulares también conducen los fines de semana donde hay un importante número de bebedores sociales, uno de los primeros grados de alcoholismo. Muchas veces a ese consumo social, se le suma -sobretudo en gente joven- el hecho de manejar en compañía de su grupo social, lo cual potencia el desenfreno de la diversión y la transgresión del límite. Esto genera también la disminución de las respuestas neurológicas lo cual puede desencadenar no solo secuelas psicofísicas de por vida, sino también incluso la muerte.

Es por eso, que con la tolerancia cero al alcohol, se pretende que los mejores centros de



atención médica de urgencia, estén vacíos por falta de pacientes accidentados.

### *Conclusiones*

En una sociedad compleja como la que vivimos, las normas que nos rigen, son continuamente enfocadas desde varios ángulos pertenecientes a diferentes intereses representados por distintos actores sociales. En un país como el nuestro, en donde los consumos sociales de alcohol tan altos son socialmente aceptados, es muy difícil poner un límite a dicho consumo. De hecho, ese no es el objeto de este trabajo. Sin embargo, se pretende lograr poner de manifiesto la necesidad de legislar un límite de tolerancia cero al alcohol para todo aquel que maneje.

### Bibliografía

- 1.- Sociedad Española de Toxicomanías: Manual SET de Alcoholismo; España. 2003.
- 2.- OMS, “Consumo de alcohol en las Américas: 50% más que en el resto del mundo”, Comunicado de Prensa, Washington, EEUU, 2005 en <http://www.paho.org/Spanish/DD/PIN/ps051207a.htm>
- 3.- OMS, “En Brasilia: primera reunión hemisférica acerca de políticas públicas y abuso del alcohol”, Comunicado de Prensa, Washington, EEUU, 2005 en <http://www.paho.org/Spanish/DD/PIN/ps051128.htm>
- 4.- OMS, “Accidentes”Anuncios, en <http://www.paho.org>.