



Jornadas 3.0 del **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA** 'Efecto del alcohol y las drogas al volante'

Los expertos advierten del peligro de normalizar el consumo de sustancias psicoactivas a la hora de conducir

El 43% de los conductores fallecidos en 2016 dieron positivo a sustancias psicoactivas, según datos del Instituto nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF)

Los peligros por consumo de cannabis y de medicamentos a la hora de conducir han sido otros de los puntos analizados en estas Jornadas, que pueden seguirse íntegramente en ponlefreno.com y en Atresplayer



De izquierda a derecha Juan Carlos Luque, Jesús Agudo, Chema Quesada, Samuel López y Mario Sanz.

Madrid, 12 de diciembre de 2017

Las Jornadas 3.0 del **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA** han celebrado en el circuito del Jarama su edición anual, que ha versado sobre el 'Efecto del alcohol y las drogas al volante'. Moderadas por Chema Quesada, asesor general de **PONLE FRENO**, pueden seguirse íntegramente en la web de ponlefreno.com ([Jornadas en ponlefreno.com](#)) y en la plataforma de vídeo *on line* de televisión de Atresmedia, [Atresplayer](#) ([Jornadas en Atresplayer](#)).

ATRESMEDIA
Dirección de Comunicación
@AtresmediaCom
comunicacion@atresmedia.com
91 623 08 25 / 6 / 7 / 8





En estas jornadas han participado **el subdirector de investigación de la Dirección General de Tráfico (DGT), el médico Juan Carlos Luque; el fiscal del Grupo de Delitos de Tráfico, Mario Sanz; el director del Departamento de Madrid del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), Jesús Agudo; y Samuel López**, un joven que hace cuatro años provocó un accidente mortal de tráfico y hoy colabora con Stop Accidentes, asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico, para concienciar sobre los graves efectos de tomar sustancias psicoactivas al volante.

De hecho, las Jornadas se han centrado este año en el 'Efecto del alcohol y las drogas al volante' debido a las cifras que se desprenden de los organismos oficiales, entre ellas los datos del Instituto Nacional de Toxicología de 2016: **el 43% de los conductores fallecidos dieron positivo a sustancias psicoactivas**, dato que supone una continuación con 2015 (43,10%) y, de ese porcentaje, un 68% correspondió a positivos de alcohol, un 36% a drogas y un 21% a medicamentos.

Precisamente, la normalización del consumo de alcohol y drogas, así como la poca conciencia que existe sobre la ingesta de medicamentos al volante, han sido los puntos sobre los que más hincapié se ha hecho durante las jornadas.

Prevención y control antes de coger el volante

El asesor general de **PONLE FRENO**, Chema Quesada, ha preguntado al subdirector de investigación de la DGT, Juan Carlos Luque, la causa por la que, según los datos de la propia DGT, hayan disminuido los controles de alcohol en un 12% y de drogas en un 14%, a lo que el Luque ha matizado que *"no ha habido tal reducción efectiva, lo que ocurre es que es una razón de índole técnica, en 2016 hubo un cierre anticipado del ejercicio económico. De hecho, en 2017 se han incrementado en un 9% los controles de drogas respecto al mismo periodo de 2016 y actualmente tenemos el objetivo fijado en 100.000 pruebas de drogas distintas al alcohol y para 2018 está aprobado un objetivo de 150.000, lo que supone un incremento del 50% respecto a este año"*, ha asegurado.

En cuanto a los controles de alcohol, *"estamos en una situación en la que consideramos que es más importante interaccionar distintas intervenciones sobre alcohol que simplemente aumentar las pruebas. Estamos en torno a los 4-5 millones de pruebas anuales, es más importante incrementar la efectividad de los controles y asociarlo con otras medidas de prevención"*.

Juan Carlos Luque ha asegurado que *"dentro de las modificaciones legislativas que estamos estudiando en la DGT, una de las cuestiones es modificar la tasa de alcohol permitidas para la conducción de vehículos, es un tema que hay que estudiar y que se está trabajando con un grupo de expertos"*.

No en vano, en 2016, 11.000 conductores fueron detectados por policonsumo de drogas.

Entre las medidas para prevenir estas prácticas, los expertos han coincidido en que es clave la concienciación, a lo que han añadido otras soluciones tecnológicas, entre las que han señalado el **Alcolock**, un dispositivo que se incorpora al vehículo y que, si sobrepasa la tasa establecida, impide el arranque del vehículo.



Sobre su implantación, Luque ha subrayado que **"una de sus utilizaciones es en los programas de rehabilitación"** y otro de los usos que se plantea es **"en transportes de mercancías y de pasajeros, donde tiene una utilización de garantía al ciudadano, ya que el conductor sopla antes de arrancar. Ahí es donde Europa apoya mucho estas políticas y, de hecho, hay una iniciativa del Parlamento Europeo para estudiar la obligatoriedad de su uso en este tipo de transportes dirigida a una actuación de prevención general y de concienciación"**.

En cuanto a la tasa 0,0, **"se tenderá a ella, aunque es difícil llegar a esa cifra debido a que bajo determinadas circunstancias algún conductor podría dar algún positivo incluso sin beber nada de alcohol"**, ha manifestado Luque.

Preguntado sobre si hay alguna sustancia con peores efectos para la conducción o son todas igual de nocivas, el subdirector de Investigación de la DGT, ha sido tajante: **"Todas las drogas afectan a la conducción y el alcohol también es una droga. El alcohol es el que más muertes causa en carretera, pero nuestro objetivo es erradicar cualquier consumo de sustancias psicoactivas"**.

Tras aclarar que **"la DGT no persigue el consumo de cannabis, ni de cocaína ni de alcohol, lo que perseguimos y velamos es por el consumo en la conducción de vehículos"**, ha añadido que **"cada sustancia se comporta de manera distinta en nuestro organismo, el cannabis, como otras drogas, puede estar en el organismo durante mucho tiempo y también en distintos tejidos y permanecer durante semanas e incluso meses"**, ha subrayado.

Sobre el consumo de cannabis, Luque ha insistido en que **"el problema es el desconocimiento que existe sobre sus efectos en la conducción. Hay sobrada evidencia de los efectos que produce, tanto en el consumo agudo, como en el crónico"**. Y es un foco a tener en cuenta, ya que, según **datos de la 11ª encuesta del Plan Nacional sobre drogas de 2015, el 12% de la población consume cannabis**. Además, según ha recordado Luque, **"entre los 15 y los 34 años el 17% de los españoles reconoce haber consumido cannabis, la frecuencia es elevada y eso se traduce en la conducción"**.

Posteriormente, Quesada ha planteado que, desde 2014, parece percibirse un aumento en los positivos de alcohol y drogas y que la franja entre los 45 y los 54 años es la de mayor incidencia de positivos, por lo que ha preguntado que a qué puede deberse, a lo que el director del Departamento de Madrid del Instituto nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), Jesús Agudo, ha contestado que **"probablemente, pueden coincidir varios factores como que en ese grupo de edad, profesional y financieramente, la situación de la persona es mejor y más estable, lo que permite un mayor poder adquisitivo y tiene una mayor actividad laboral y social, a lo que se puede añadir como otra causa el número de años al volante, que le añade una falsa sensación de seguridad"**.

Consumo combinado, efecto multiplicador

Agudo ha alertado sobre que, **"más allá de la ligera tendencia de positivos en consumo de alcohol y drogas, hay un hecho más preocupante que es el incremento de la percepción de que consumir sustancias no es peligroso. Lo preocupante es esa falsa familiaridad, el 'yo controlo' nos lleva al desastre y esto es algo que se está observando en los jóvenes, ya no tienen esa percepción del riesgo"**.



"En las fiestas ya no solo se consume alcohol, cada vez es más habitual tomarse una pastilla, un éxtasis o esnifar cocaína. Eso que antes era un perfil socialmente mal visto ahora, ahora se están dando situaciones de personas absolutamente inconscientes", ha añadido.

Sobre la idea equivocada que tienen algunos conductores acerca de que, tras beber alcohol, se pueden compensar sus efectos con algún tipo de droga, Agudo ha remarcado: **"Es absurdo pensar que, después de tomar una sustancia neurodepresora se va a compensar con otra neuroactivante. De hecho, lejos de compensar los efectos, estos se multiplicarán y se acabarán teniendo los síntomas y las consecuencias psicofísicas de ambas sustancias"**.

Samuel López ha relatado cuál había sido su experiencia cuando, hace cuatro años, provocó un accidente mortal de tráfico: *"Soy el responsable de la muerte de otra persona"*, ha comenzado.

"Tras beber en una fiesta universitaria, no sé de qué forma acabé invadiendo el sentido contrario y la otra persona que conducía el coche, seguramente una persona que como todos los días iba tranquilamente a trabajar, se encontró con un niño que había bebido y había decidido coger el coche", ha recordado Samuel.

Preguntado por si, antes del accidente, era consciente del riesgo que supone beber y coger el coche, López ha confesado que *"antes lo percibía de una manera estúpida, ridícula, nunca había pensado que pudiera tener un accidente, tenía más miedo a que me pillara la guardia civil, que a tener un accidente, me asustaba más la posible multa que otra cosa"*.

"Aunque ya no sirve de nada, ahora si soy consciente del riesgo que se asume al sentarse al volante tras haber bebido", ha manifestado para asegurar que "creo que la labor más efectiva para alertar de este peligro es la que se lleva a cabo con los más jóvenes, los que todavía no se han puesto al volante de un coche. A las personas que ya han tenido alguna imprudencia pueden tacharme de que soy un niño y que ellos saben en qué momento saben o no".

En este sentido, Samuel ha insistido en que las consecuencias son muchas veces irreversibles: *"Hacer ver que no es mala suerte, que los accidentes no pasan por mala suerte, si no que forman parte de las decisiones que imprudentemente tomamos cada uno. Si todos estamos a una, sí que se podrían evitar los accidentes y las muertes en carretera"*.

El fiscal de Seguridad Vial, Mario Sanz, ha respondido a la pregunta sobre que a partir de qué tasa de alcohol se considera delito contra la seguridad vial: *"Desde el año 2007, se comete delito contra la seguridad vial si se sobrepasa la tasa de alcohol de 0,6 mg/litro en aire expirado o por un positivo en droga. En ambos casos la sanción es de mil euros y la retirada de 6 puntos. Pero se puede cometer delito por debajo de 0,6 o por drogas si se acredita una conducción errática, imprecisa o bien si se produce un accidente"*.

Y, en caso de accidente con víctimas ¿a qué se puede enfrentar el conductor que da positivo? *"Automáticamente la condena mínima es de 2 años y medio si en el accidente se ha producido alguna víctima mortal"*, ha respondido Sanz.



Otro de los puntos analizados, además del alcohol y las drogas, es el consumo de medicamentos. **PONLE FRENO** ya puso especial énfasis el pasado marzo con el lanzamiento de su campaña *'En la carretera, ningún efecto es secundario'* para alertar de la necesidad de leer el prospecto antes de ingerir un medicamento, ya que el 25% de los fármacos puede alterar la capacidad de los conductores o que cerca del 30% de los conductores está en tratamiento con algún fármaco.

Luque ha puntualizado sobre este aspecto que *"los medicamentos no están exentos de ser sancionados, tanto por vía penal como administrativa. Un medicamento prescrito por un facultativo no es sancionado, pero cuando se hace autoconsumo hay que recordar que en España solo de tranquilizantes se recetan más de 50 millones de envases al año. Fuera de ese consumo controlado, existe un tratamiento administrativo y penal para los medicamentos"*.

"Desde el punto de vista penal –ha añadido Mario Sanz-, sí que hay un problema de consumo muy amplio en España de psicofármacos, las llamadas benzodíacepinas, estamos detectando que se está produciendo alguna condena, más de las que se producían con anterioridad, por consumo bajo la influencia de ansiolíticos o antidepresivos, no la mera presencia, pero sí la conducción influenciada por estos medicamentos incluso en medicamentos prolongados en los que el sujeto conoce los efectos y aun así decide ponerse al volante con las facultades psicofísicas mermadas".