vinetur

La mortalidad vial ligada al alcohol cae un 28% en el mundo desde 2010

El descenso supera al de los siniestros totales, pero aumenta un 26% en los países más pobres

miércoles 8 de julio de 2026



La mortalidad por lesiones de tráfico atribuible al alcohol bajó un 28% en el mundo entre 2010 y 2024, mientras que la mortalidad total por siniestros viales descendió un 13% en el mismo periodo, según un informe difundido este miércoles, 8 de julio, por la

International Alliance for Responsible Drinking (IARD), una organización financiada por grandes grupos del sector de la cerveza, el vino y los destilados.

El estudio, titulado Progress in Reducing Road Injury Mortality 2010–2024, utiliza datos del Global Burden of Disease 2024, elaborado por el Institute for Health Metrics and Evaluation. La publicación llega antes de la reunión de alto nivel de Naciones Unidas sobre seguridad vial prevista para este mes de julio, cuando la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 alcanza su ecuador.

La principal conclusión del informe es que las muertes en carretera vinculadas al consumo de alcohol han caído a mayor ritmo que el conjunto de fallecimientos por lesiones de tráfico. IARD interpreta ese resultado como una señal de que las políticas contra la conducción bajo los efectos del alcohol están dando resultado en muchos países.

El documento mide tasas de mortalidad ajustadas por edad. Según esos cálculos, la reducción no ha sido igual en todos los niveles de renta. En los países de ingresos altos, la mortalidad atribuible al alcohol cayó un 30% entre 2010 y 2024. En los de renta media-alta, el descenso fue del 41%. En los de renta media-baja, la bajada se quedó en el 12%. En cambio, en los países de ingresos bajos aumentó un 26%, hasta situarse en 2024 en una tasa que duplica la media mundial.

Ese reparto desigual aparece también en el mapa por países incluido en el informe. IARD señala descensos amplios en buena parte de Europa, Oceanía y zonas de América, África y Asia. Al mismo tiempo, recoge aumentos en varios países africanos, centroamericanos y asiáticos.

En España, la tasa estandarizada de mortalidad por lesiones de tráfico atribuible al alcohol pasó de 0,5 por cada 100.000 habitantes en 2010 a 0,3 en 2024, lo que supone una caída del 34%, según la tabla nacional incluida en el documento. Otros países europeos con bajadas amplias son Irlanda, con un 66%; Estonia, con un 60%; Lituania, con un 56%; Bélgica, con un 53%; y Polonia, con un 50%.

Fuera de Europa también aparecen reducciones claras en China, con un 58%; Japón, con un 55%; Emiratos Árabes Unidos, con un 76%; Venezuela, con un 55%; y Perú, con un 41%. En sentido contrario, el informe recoge subidas en Uganda, del 58%; Camboya, del 55%; Malawi, del 53%; Guatemala, del 46%; Ghana, del 42%; y República Dominicana, del 29%.

La organización subraya que estos datos no deben compararse de forma directa con las estimaciones de la Organización Mundial de la Salud porque ambas fuentes usan métodos distintos. El propio informe recuerda que la OMS todavía no dispone de una cifra mundial reciente sobre mortalidad vial atribuible al alcohol dentro del sistema usado para seguir los objetivos fijados por Naciones Unidas. Por eso IARD presenta las cifras del Global Burden of Disease como una base útil para observar tendencias entre países y a lo largo del tiempo.

Además del análisis estadístico, el documento incorpora resultados de una encuesta internacional coordinada por el instituto belga Vias en 39 países sobre hábitos al volante y percepción social. Según esa información, entre el 90% y el 98% de los encuestados considera inaceptable conducir después de beber más allá del límite legal. Pese a ello, entre el 10% y el 14% reconoce haber conducido en el último mes cuando podía estar por encima de ese límite. La distancia entre rechazo social y conducta real aparece como uno de los problemas señalados por el informe.

Los datos por países muestran diferencias amplias. En España, un 17% de los conductores encuestados afirmó haber conducido en el último mes cuando podía superar la tasa legal de alcohol, mientras que solo un 3% dijo ver esa conducta como socialmente aceptable. En Francia las cifras fueron del 16% y el 5%, respectivamente; en Italia, del 13% y el 6%; en Alemania, del 10% y el 4%; y en Reino Unido, del 8% y el 6%. Fuera de Europa, Tailandia registró un 23% de autodeclaración y un 8% de aceptación social; México, un 21% y un 7%; Estados Unidos, un 12% y un 6%.

Julian Braithwaite, presidente ejecutivo de IARD, afirmó en la presentación del informe que los nuevos datos muestran que “es posible avanzar” y pidió reforzar la aplicación de las leyes contra la conducción bajo los efectos del alcohol, aumentar la concienciación pública e impulsar acuerdos entre administraciones, sociedad civil y

empresas.

El informe insiste en varias medidas: límites legales claros de alcoholemia, controles policiales eficaces, campañas públicas y uso de tecnología como los dispositivos que impiden arrancar el vehículo si el conductor supera la tasa permitida. También cita resoluciones y planes de Naciones Unidas que fijan como objetivo reducir a la mitad antes de 2030 las muertes y lesiones relacionadas con conductores que hayan consumido alcohol u otras sustancias psicoactivas.

IARD es una entidad sin ánimo de lucro apoyada por compañías como AB InBev, Asahi, Bacardi, Brown-Forman, Carlsberg, Diageo, Heineken, Kirin, Moët Hennessy, Molson Coors Beverage Company, Pernod Ricard, Suntory Global Spirits y William Grant & Sons. En su informe incluye ejemplos de campañas financiadas o apoyadas por estas empresas en Francia, India, Japón, Kazajistán, República Dominicana, Namibia o Sudáfrica.

Entre esos casos figura una campaña francesa con quioscos para pruebas voluntarias de alcoholemia instalada en locales nocturnos; programas formativos ligados a permisos de conducción en India; acciones informativas para empresas logísticas japonesas; o unidades móviles para controles policiales en Sudáfrica. La organización presenta estas iniciativas como apoyo a las políticas públicas ya existentes.

La publicación llega cuando Naciones Unidas revisa a mitad de periodo sus metas para seguridad vial. El plan internacional vigente plantea reducir antes de 2030 tanto las muertes como las lesiones relacionadas con el alcohol al volante. Los datos reunidos por IARD apuntan a una mejora amplia desde 2010, pero también muestran que esa evolución no alcanza a todos los países por igual y que las tasas más altas siguen concentrándose en los estados con menos recursos.