



## OPINIÓN

# Cómo La Gran Industria Del Alcohol Está Secuestrando La Agenda De Seguridad Vial En Colombia

por [Angélica María Claro Gálvez](#)

En Colombia, los actores viales quieren sentirse seguros. Pero los daños evitables debidos al alcohol en las carreteras colombianas ponen en peligro a muchas personas. La industria del alcohol se opone a las soluciones eficaces y socava la agenda de seguridad vial a través de una «autorregulación» y estrategias de Responsabilidad Social Empresarial ineficaces y contraproducentes, que en realidad sirven para disfrazar la promoción de sus marcas de alcohol.

No tiene por qué ser así, escribe Angélica María: las políticas de alcohol de alto impacto del paquete SAFER, en particular los impuestos saludables, la reducción de la disponibilidad de alcohol y la mejora de las medidas contra la conducción bajo los efectos del alcohol, son soluciones basadas en la evidencia que pueden mejorar la seguridad vial.

Para conseguir unas carreteras más seguras y unas vidas más sanas para los colombianos, es esencial dar prioridad a las políticas de SAFER y garantizar que la formulación de políticas de seguridad vial esté libre de conflictos de interés.

## El alcohol hace que las carreteras colombianas sean inseguras y mortales

Los actores viales desean poder moverse con seguridad, sintiéndose protegidos de lesiones y muertes evitables cuando circulan por las vías de sus barrios y ciudades. Pero los daños evitables debidos al alcohol en las carreteras colombianas ponen en peligro a muchas personas.

Los datos de la OMS muestran que el alcohol aumenta significativamente el riesgo y la gravedad de un siniestro vial y, por lo tanto, la posibilidad de que resulte en muerte y lesiones graves.

El perfil de Colombia en el 2022 muestra que la conducción bajo los efectos del alcohol es una de las principales causas de siniestros viales en el país. Según los informes policiales, 167 personas murieron en un siniestro relacionado con el alcohol, lo que representa el 7,7% de todas las muertes en carretera en 2022 con información disponible sobre la causa del accidente. Sin embargo, el informe advierte que es probable que esta cifra esté seriamente subestimada.

“No tiene por qué ser así y el gobierno colombiano dispone de herramientas políticas para lograr el cambio que tanto se necesita”

—*Angélica María Claro Gálvez*

El [Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 de la OMS](#) mostró que, en los países de ingresos bajos y medios, entre el 33% y el 69% de los conductores con lesiones mortales y entre el 8% y el 29% de los conductores con lesiones no mortales habían consumido alcohol antes del siniestro.

Recientemente, [PROESA](#) estimó las muertes por siniestros viales en Colombia basándose en los datos de la Carga Mundial de Morbilidad.



**2000+**

**Muertos por siniestros viales debidos al alcohol en Colombia**

Identificaron que, de las 7126 muertes por siniestros viales en 2019, 2049 se debieron al alcohol.

# La Gran Industria del Alcohol socava la agenda de seguridad vial de Colombia

Los productos y prácticas de la industria del alcohol alimentan los siniestros viales y sus víctimas mortales.

Las empresas de alcohol y sus grupos de fachada han utilizado y utilizan múltiples estrategias de presión e interferencia para impedir la aplicación de soluciones políticas eficaces que ayuden a prevenir los siniestros viales provocados por el alcohol.

Por ejemplo, la industria del alcohol está [utilizando su considerable poder para descarrilar, retrasar o socavar las propuestas políticas](#) que pretenden prevenir y reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, al tiempo que se presenta como socio en las iniciativas de seguridad vial.



Los productos y prácticas de la industria del alcohol alimentan los siniestros viales y sus víctimas mortales”

—*Angélica María Claro Gálvez*

Diversos [estudios y análisis](#) han demostrado que, en lugar de ser aliados, la participación de la industria del alcohol en las iniciativas de seguridad vial funciona como una maniobra estratégica para desviar la atención hacia medidas ineficaces, e incluso contraproducentes, con el fin de distraer la atención de soluciones eficaces que afectarían las ventas de alcohol y los beneficios de la industria del alcohol al reducir el consumo de sus productos entre la población y los daños relacionados, como los siniestros viales y sus víctimas mortales.

En 2022, un [estudio histórico sacó a la luz la implicación de la Gran Industria del Alcohol en la agenda de la seguridad vial](#). Reveló que la industria del alcohol reconoce que la conducción bajo los efectos del alcohol es un problema, pero presiona para que no se tomen medidas que impacten las ventas de alcohol, expandiendo el mensaje «consume alcohol, pero no conduzca».

Los investigadores exponen que los actores de la industria del alcohol han estado involucrados en la seguridad vial a través de:

- 1 Acoplamiento y desacoplamiento de coaliciones,
- 2 Producción y gestión de la información,
- 3 Participación directa en la formulación de políticas, e
- 4 Implementación de intervenciones.

Un ejemplo es la agenda de la Gran Industria del Alcohol para promover narrativas que los benefician, trasladando toda la responsabilidad al individuo. Así buscan mantener el statu quo y sostener los altos niveles de consumo, incluso cuando desarrollan [campañas sobre seguridad vial](#). Estas estrategias no solo retrasan la adopción de soluciones políticas vitales, sino que también crean una percepción pública errónea de que la industria del alcohol está comprometida con la seguridad vial cuando, en realidad, sus acciones obstaculizan el desarrollo de regulaciones efectivas y alimentan el daño en las carreteras.

La estrategia de la industria del alcohol para [infiltrarse en las organizaciones de seguridad vial](#), tanto a nivel mundial como local, agrava el problema, creando conflictos de intereses que socavan la formulación de políticas imparciales y basadas en evidencia. Cuando las organizaciones encargadas de defender soluciones políticas científicamente probadas se ven influenciadas por la financiación o el control de la industria del alcohol, el discurso político se diluye o se sesga a favor de los intereses comerciales, ignorando el interés público en unas carreteras más seguras mediante la reducción del consumo de alcohol en la población.

En 2022, otro estudio histórico sacó a la luz la participación estratégica de la industria del alcohol con las ONG de seguridad vial.

El estudio reveló un claro esfuerzo por parte de la industria del alcohol para asociarse con ONG de seguridad vial de todo el mundo.

14 de 256 ONG de seguridad vial de 92 países tenían vínculos directos e indirectos con la industria del alcohol.



**5%**

**Las ONG de seguridad vial capturadas por las grandes empresas de bebidas alcohólicas**

14 de las 256 ONG de seguridad vial de 92 países, es decir, más del 5 % de todas las ONG evaluadas, tenían vínculos directos e indirectos con la industria del alcohol.

Las asociaciones entre la industria del alcohol y las ONG en seguridad vial impulsaron principalmente intervenciones ineficaces y sin base científica, como campañas en los medios de comunicación, viajes gratis, uso compartido del vehículo, y eventos educativos en los que se vendían o proporcionaban bebidas alcohólicas con un contenido alcohólico del 0 %.

Los investigadores escribieron:

“Estas intervenciones son en gran medida incompatibles con las recomendaciones de mejores prácticas basadas en la evidencia. Las relaciones entre la industria del alcohol y las ONG de seguridad vial carecían de transparencia pública en detalles clave como los términos de las asociaciones y la cantidad y condiciones de la financiación.”

— Stein, I., Bachani, A.M. y Hoe, C. *La implicación de la industria del alcohol con las ONG de seguridad vial. Global Health 18, 18 (2022). <https://doi.org/10.1186/s12992-022-00813-9>*

El estudio subraya la necesidad de que la comunidad de seguridad vial genere consenso sobre las salvaguardas contra la participación de la industria del alcohol. También destaca el importante papel de los gobiernos locales y nacionales que apoyan las iniciativas de seguridad vial y las ONG de seguridad vial para evitar la dependencia de la financiación perjudicial y contraproducente de la industria del alcohol.

En 2018, un [ambicioso estudio examinó las acciones de responsabilidad social empresarial \(RSE\) de la industria del alcohol](#) que las grandes empresas de bebidas alcohólicas habían identificado como su «contribución» a la reducción de la carga del alcohol en seis regiones geográficas del mundo.

Los resultados son impactantes e importantes en el ámbito de la seguridad vial:

- Solo el 27% de las acciones de RSE de la industria del alcohol se ajustaban a las áreas objetivo recomendadas por la OMS para la acción global para la prevención y reducción de daños del alcohol.
- La mayoría (96,8%) de las acciones de la industria del alcohol carecían de apoyo científico.
- El 11% de las actividades de RSE de la industria del alcohol tenían el potencial de causar daño.



**96.8%**

**La mayoría de las acciones del sector carecían de respaldo científico**

Las actividades de RSE de la industria del alcohol carecen de respaldo científico e incluso pueden ser perjudiciales.

Los beneficios que reportaba al sector («haciendo el bien») incluían la promoción de marca y el uso de la RSE para gestionar el riesgo y alcanzar objetivos estratégicos.

Los resultados de la investigación ponen de relieve la urgente necesidad de aumentar el reconocimiento de la interferencia y los conflictos de intereses de la industria del alcohol, así como la concienciación sobre la implicación de la industria del alcohol en la seguridad vial. También es necesario crear una alianza transnacional cohesiva de defensa de las políticas sobre el alcohol para frenar las lesiones y muertes relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol.

Estos ejemplos, casos y resultados de investigación ilustran claramente que la industria del alcohol no es un socio genuino en la iniciativa para lograr carreteras más seguras. Sus actividades de cabildeo, esfuerzos de comunicación estratégica y acciones deliberadas para sabotear una coalición de seguridad vial están diseñadas para preservar su cuota de mercado, incluso si esto significa comprometer la salud y el bienestar de las personas y las comunidades.

## **La Gran Industria del Alcohol se ha posicionado en la comunidad colombiana de seguridad vial**

Desafortunadamente, Colombia es uno de los países donde las grandes empresas de bebidas alcohólicas han logrado captar a la comunidad de seguridad vial y han distorsionado su agenda.

Varios casos destacan y son motivo de gran preocupación:

### **Comité Empresarial para la Seguridad Vial**

El Comité Empresarial de Seguridad Vial está compuesto por 100 empresas. Su Comité Estratégico incluye a Argos, Auteco, Automóvil Club de Colombia FIA, **Bavaria**, Defencarga, RENAULT-Sofasa, Renting Bancolombia y SURAMERICANA S.A.

Cabe mencionar que Bavaria es el mayor productor de cerveza de Colombia y pertenece al mayor gigante cervecero del mundo, [Anheuser-Busch InBev](#).

Las noticias sobre este Comité se [publican en el sitio web del gobierno](#).

## Gran Pacto por la Seguridad Vial en Colombia

Bavaria presume de haber respaldado y firmado el [«gran pacto por la seguridad vial en Colombia»](#). Los datos sobre el número de muertes por alcohol en nuestras carreteras cuentan la historia de lo vacío que es este pacto y el compromiso del gigante cervecero.

En el 2015, Bavaria tenía una cuota de mercado del 92,7% en bebidas alcohólicas.

## Diageo explota la seguridad vial con alianzas clave

[Diageo](#), uno de los mayores productores de licores del mundo, anunció que [uniría fuerzas con la Dirección de Tránsito y Transporte \(DITRA\)](#) y la asociación Confeorg para seguir ampliando los programas que la empresa tiene en el campo de la prevención con sus programas «En Contravía» y «DrinkIQ».

«En Contravía» es una plataforma de aprendizaje en línea desarrollada por Diageo y el Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional e Investigaciones ([UNITAR](#)) con el objetivo de concienciar sobre la seguridad vial y los efectos y consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol.

«En Contravía» y «DrinkIQ» son iniciativas típicas de la industria del alcohol que distraen de las acciones basadas en la evidencia, trasladan la culpa de los daños del alcohol a las personas y ayudan a Diageo a promover sus marcas y su imagen de «buen ciudadano», lo que aprovechan para interferir en la formulación de políticas sobre alcohol basadas en la evidencia.

[Movendi International lidera una coalición global](#) de la sociedad civil y organizaciones comunitarias para expresar su preocupación por la asociación de UNITAR con las grandes empresas de alcohol.

La gran industria del alcohol ha captado claramente a UNITAR. En lugar de poner fin a su asociación con AB InBev, han ampliado las asociaciones con la industria del alcohol y ahora también trabajan con [otro gigante de la gran industria del alcohol: Pernod Ricard](#).

## **BEAT y Diageo unen fuerzas para promover la seguridad vial y el consumo «responsable».**

El titular delata la estrategia de las grandes empresas de bebidas alcohólicas: promover el consumo de alcohol. Es un claro ejemplo de iniciativas perjudiciales con mensajes engañosos. Colombia cuenta con una ley de seguridad vial que regula el nivel de concentración de alcohol en sangre permitido de acuerdo con la OMS y las normas internacionales.

Pero la [asociación entre Diageo y BEAT](#) lo sabotea al confundir a los colombianos sobre cuánto alcohol sería «problemático» en el contexto de la conducción.

## **Informe de la Alianza Mundial para la Seguridad Vial sobre la industria del alcohol**

En marzo de 2021, la [Alianza Mundial para la Seguridad Vial](#), auspiciada por la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, publicó un [informe sobre la industria del alcohol](#). Las conclusiones de su revisión de las pruebas respaldan nuestro análisis anterior:

“Un análisis de la literatura revela que la industria del alcohol invierte de manera significativa en actividades que se afirma que forman parte de las iniciativas de responsabilidad social empresarial de la industria. Sin embargo, la mayoría de las iniciativas apoyadas por la industria del alcohol no están basadas en evidencia y no reducen los daños del alcohol.

La mayoría de las iniciativas que se reivindican bajo la bandera de la responsabilidad social corporativa sirven como oportunidades de marketing para la industria del alcohol con el fin de maximizar los beneficios.”

— *Global Road Safety Partnership, 2021*

El informe también aborda el conflicto de interés directo y fundamental que tiene la industria del alcohol, tanto en la salud pública como en la seguridad vial.

“Las actividades comerciales de la industria del alcohol están en contradicción directa con las de la comunidad de salud pública y seguridad vial”

— *Global Road Safety Partnership, 2021*

Las revisiones de las estrategias más eficaces y rentables para prevenir y reducir los daños del alcohol, incluida la conducción bajo los efectos del alcohol, concluyen que **los impuestos sobre el alcohol son los más eficaces**, pero estas soluciones políticas son también las que más probabilidades tienen de ser rechazadas por la industria del alcohol.

Las actividades comerciales de la industria del alcohol están en contradicción con las de la comunidad de seguridad vial. La industria del alcohol no es un actor legítimo en la seguridad vial porque sus objetivos están en conflicto directo con los objetivos basados en la evidencia de la comunidad de seguridad vial.

“La industria del alcohol no es un actor legítimo en la seguridad vial porque sus objetivos están en conflicto directo con los objetivos basados en la evidencia de la comunidad de seguridad vial”

— *Global Road Safety Partnership, 2021*

Estos ejemplos no tienen que seguir repitiéndose. El gobierno colombiano tiene a su disposición herramientas políticas para lograr el cambio necesario.

## **Soluciones políticas sobre alcohol para promover la agenda de seguridad vial**

La solución a este problema radica en adoptar soluciones de política pública rentables, científicamente probadas y políticamente sostenibles, libres de conflictos de intereses.

El consumo de alcohol a nivel de la población es un factor clave que influye en las tasas de conducción bajo los efectos del alcohol en una población determinada. Cuanto mayor sea el consumo de alcohol en una población, mayor será el número de conductores bajo los efectos del alcohol.

Una mayor proporción de la población que consume alcohol, especialmente en patrones de alto riesgo, como el consumo excesivo de alcohol, aumenta la probabilidad de que haya conductores bajo los efectos del alcohol en la carretera. Los estudios muestran sistemáticamente que una alta prevalencia de consumo episódico elevado de alcohol se correlaciona con un aumento de los incidentes de conducción bajo los efectos del alcohol.

En 2022, la OMS publicó el manual [«Conducción bajo los efectos del alcohol: manual de seguridad vial para tomadores de decisión y profesionales»](#) para ayudar a los países a prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol. El manual ofrece consejos y recomendaciones sobre legislación e intervenciones para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol. Está dirigido a responsables de política y profesionales de la seguridad vial.

[Este manual ofrece una visión general del estado de las pruebas sobre las diferentes intervenciones](#) para hacer frente a la conducción bajo los efectos del alcohol. Muestra que los programas de conductores designados tienen pruebas insuficientes de su eficacia, y que las campañas de concienciación pública (por sí solas) no son eficaces para reducir y prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol.

El manual también muestra que el gobierno tiene a su disposición **una serie de medidas basadas en evidencia y muy eficaces** para prevenir y reducir los siniestros viales y sus muertes.

**Limitar la disponibilidad y asequibilidad del alcohol:** Medidas como el **aumento de los impuestos sobre el alcohol**, la regulación de los puntos de venta de alcohol, la densidad de los lugares de venta y la edad mínima para la compra y el consumo de alcohol son eficaces para reducir el nivel de daño debido al alcohol, incluida la conducción bajo los efectos del alcohol.

En combinación con una legislación que siga las normas internacionales en el **establecimiento de límites de concentración de alcohol en la sangre**, así como sanciones que reflejen la gravedad del delito, además de una aplicación integral, estas soluciones políticas sobre el alcohol contenidas en el paquete SAFER de la OMS tienen un potencial sustancial para mejorar la salud y seguridad pública.

Las **políticas de alcohol más rentables**, como aumentar los impuestos, establecer un precio mínimo para el alcohol y limitar la disponibilidad de alcohol, también son importantes para **recaudar fondos gubernamentales** que permitan una **aplicación adecuada, especialmente mediante pruebas aleatorias de alcoholemia** y controles de alcoholemia.

Los impuestos saludables al alcohol son importantes para que el gobierno tenga recursos para invertir en iniciativas de seguridad vial y en ONG de seguridad vial, y evitar así la dependencia de la financiación perjudicial y contraproducente de la industria del alcohol.

Es fundamental centrarse en estrategias que reduzcan eficazmente el consumo de alcohol a nivel de la población.

Otra clave, según la OMS y otros expertos, es **desarrollar medidas contra la conducción bajo los efectos del alcohol libres de conflictos de interés** y protegerse de la influencia de las empresas de alcohol y sus grupos de fachada.

Experiencias recientes han demostrado que cuando se implementan soluciones políticas basadas en la evidencia y con compromiso con la salud y la seguridad pública, se pueden lograr mejoras significativas en la seguridad vial.

En última instancia, la visión de unas carreteras más seguras solo se puede lograr cuando se da prioridad a soluciones políticas sólidas. Las pruebas son claras: la interferencia de la industria del alcohol ha obstaculizado repetidamente el progreso en materia de seguridad vial, y sus intereses son incompatibles con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico debidos al alcohol.

Cuando el gobierno se compromete con políticas públicas eficaces y libres de conflictos de interés, apuesta por un futuro en el que todas las carreteras sean más seguras y se dé verdadera prioridad al bienestar de las personas y las comunidades.

## Para más información

- World Health Organization SAFER package: "[Advance and enforce alcohol impaired driving counter measures](#)"
- World Health Organization: "[Global status report on road safety 2023](#)"
- Movendi International: "[World Bank Report: Alcohol Fuels Road Traffic Crashes in Malawi](#)"
- [World Bank press release](#): "Speeding, Driving Under the Influence of Alcohol Common Among Drivers in Vientiane, Road Safety Survey Finds"
- U.S. Centers for Disease Control and Prevention: "[What Works: Strategies to Prevent Alcohol-Impaired Driving](#)"