

Informe 25 años trabajando por la **prevención y** **la seguridad vial**



Créditos

Documento realizado por la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial) para la Asociación de Cerveceros de España.

Coordinación por parte de Fesvial: Cristina Catalá

Autores por parte de Fesvial:

- Ignacio Lijarcio
- Cristina Catalá
- Lucía Bascuñana
- Javier Romaní

©de los autores

Año: 2026

Lengua/s: Español

Formato papel y en línea www.fesvial.es

Informe técnico número: ITEC/001-2026

Se autoriza su reproducción total o parcial para uso no comercial, siempre que se cite el nombre completo del documento, año e instituciones.

Contenidos

Conclusión: una realidad que exige perseverancia _05

25 años de compromiso con la seguridad vial. Introducción _06

Alcohol y conducción: una radiografía de su incidencia en España _08

- La huella del alcohol en los siniestros viales mortales (2000-2023)
- Sanciones y pérdida de puntos: casi diez millones de puntos retraídos por alcohol entre 2007 y 2024.

Avances legislativos frente al alcohol y la conducción _13

- En 1998 se estableció la tasa de alcohol que continúa vigente en la actualidad.
- El permiso por puntos, uno de los principales hitos en la mejora de la seguridad vial en España.
- El endurecimiento de las penas por delitos contra la seguridad vial. Actualización de la normativa
- Estrategias y políticas de seguridad vial en España (2000-2025)

Cambio social en la conciencia sobre el alcohol y la conducción _19

- Cambio en la percepción del consumo del alcohol y la conducción: un antes y un después
- La cerveza SIN una opción al volante en crecimiento

25 años de mensajes que salvan vidas. La evolución de las campañas contra el alcohol y la conducción en España _24

- Años 60–80: los primeros mensajes de prevención
- Años 90: el impacto emocional y la sensibilización social
- Años 2000: tolerancia cero y educación vial
- Años 2010: la empatía y la conciencia social
- Años 2020: nueva movilidad, nuevo lenguaje

La implicación del sector privado en la concienciación social _28

Ejemplo de compromiso: Cerveceros de España. Una campaña de referencia

Los expertos opinan: ¿Qué hemos conseguido en estos 25 años trabajando por la prevención y la seguridad vial en relación al alcohol y conducción? _30

Anexo _32



Conclusión: una realidad que **exige perseverancia**

Este recorrido muestra una evolución positiva: los descensos tanto en las tasas de positivos como en la presencia de alcohol en los siniestros indican que **la sociedad española ha reforzado su percepción del riesgo y la legislación ha endurecido su respuesta**. Sin embargo, los datos demuestran también que **el alcohol sigue siendo un factor clave en la siniestralidad vial**, poniendo de relieve la magnitud del desafío. El hecho de que el alcohol sea la segunda causa de pérdida de puntos según la Dirección General de Tráfico, que uno de cada tres conductores fallecidos (analizados por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses) presente alcoholemia positiva, o que la mitad de la población considere que no es tan grave tomar “solo una copa” antes de conducir, son señales claras de que el trabajo de concienciación y prevención deben continuar.

El balance de este cuarto de siglo es alentador. España ha pasado de mirar hacia otro lado a ir reconociendo la incompatibilidad entre alcohol y conducción. La percepción social ha cambiado, los hábitos de consumo se están transformando y alternativas como la cerveza sin alcohol han ganado terreno en la vida cotidiana. Todo ello muestra que la prevención funciona y que el trabajo constante ha dado frutos visibles. El reto de los próximos años será consolidar este cambio cultural, cerrar las grietas de tolerancia aún existentes y reforzar el compromiso colectivo con una movilidad más segura, donde alcohol y conducción sean vistos como dos realidades absolutamente incompatibles.

En los retos y desafíos sobre los que hay trabajar, la cerveza SIN seguirá presente como un aliado de la seguridad vial y como un ejemplo de cómo la industria y la sociedad pueden encontrar soluciones conjuntas para reducir riesgos.

25 años de compromiso con la seguridad vial

La seguridad vial es una prioridad constante en nuestra sociedad, y durante los últimos 25 años, España ha sido testigo de una **transformación significativa en la prevención y la reducción de la siniestralidad en nuestras carreteras**. A pesar de los importantes avances, la cifra de **fallecidos en accidentes de tráfico sigue siendo preocupante**. Si en el año 2000 lamentamos la pérdida de 5.776 vidas, en 2023 (últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico) la cifra se redujo a 1.805. A pesar de ello cada víctima representa una tragedia y recuerda que el trabajo por la seguridad vial es una labor continua, esencial y compartida.

La mejora de la seguridad vial ha sido posible en parte gracias a la **aplicación de medidas normativas y legislativas** que han regulado la conducción, el tráfico y la movilidad, buscando mejorar la seguridad vial y los desplazamientos de la población, adaptándolos a la sociedad cambiante. Estas medidas legislativas han ido acompañadas de campañas de formación y sensibilización, con el objeto de favorecer cambios de comportamientos y la adopción de conductas viales seguras.

Sin embargo, un factor de riesgo persistente y de gran relevancia en la siniestralidad vial de nuestro país continúa siendo el **consumo de alcohol al volante**. En el contexto sociocultural español, donde el consumo de bebidas con

contenido alcohólico forma parte de nuestros hábitos sociales, puede suponer un riesgo si no se acompaña de comportamientos seguros y una elección responsable al momento de conducir.

“Hace 25 años estábamos a la cola de Europa en siniestralidad del tráfico, con 128 fallecidos por millón de habitantes. En 2024, con 35 fallecidos por millón, somos un referente en seguridad vial, por delante de países como Francia, Austria o Bélgica. Las cifras hablan por sí solas, aunque queda mucho por hacer.”



Pere Navarro
Director DGT, 2004-2012 y
2018-actualidad





A través de este informe se analiza **la transformación en los últimos 25 años de la relación del alcohol con la conducción y su impacto en la conciencia social**. Las próximas líneas mostrarán la evolución legislativa y normativa española en materia de tráfico y seguridad vial en este periodo, destacando los principales cambios y puntos de inflexión vinculados al alcohol; la presencia del alcohol en siniestros de tráfico, infracciones y controles preventivos; la percepción social y su grado de tolerancia hacia la mezcla de alcohol y conducción; la visión de expertos en seguridad vial, y el análisis de campañas de información y concienciación que se han desarrollado para prevenir los siniestros de tráfico ocasionados por el consumo de alcohol. **El objetivo es destacar los logros alcanzados y además mostrar los desafíos que aún quedan por superar.**

En este camino, la cerveza Sin ha estado presente a través de campañas y acciones para promover la conducción responsable, consolidándose como una opción segura cuando se quiere tomar una cerveza y después se va a conducir un vehículo. La responsabilidad social de la industria cervecera española ha sido clave.

Durante 20 años, **Cerveceros de España ha promovido activamente, junto con la Dirección General de Tráfico (DGT)**, y otras entidades e instituciones campañas de concienciación sobre la incompatibilidad del alcohol con la conducción, resaltando siempre la opción de la cerveza sin alcohol. Estos esfuerzos están alineados con los valores sociales de Cerveceros de España, que defienden el consumo responsable y la prevención del consumo de alcohol en menores. Además, las nuevas formas de movilidad obligan a extender un mensaje positivo entre los usuarios recordando que la alternativa SIN es totalmente segura, sin renunciar al sabor y a las propiedades de la cerveza tradicional.

Alcohol y conducción: una radiografía de su incidencia en España

La huella del alcohol en los siniestros viales mortales (2000-2023)

Entre los años 2000 y 2023, **uno de cada tres conductores fallecidos en accidente de tráfico presentaba positivo en alcoholemia**, un 32,5% en promedio, según datos del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Este análisis revela con crudeza la magnitud del problema de la presencia del alcohol en la conducción.

Aunque la tendencia general ha sido descendente, pasando del 41,2% en el año 2000 al 32,7% en 2023, los datos no son lineales y muestran repuntes en determinados periodos, como entre 2010 y 2012 o entre 2020 y 2022.

Más preocupante resulta la **tendencia creciente del policonsumo**: en los últimos cinco años, cuatro de cada diez conductores fallecidos que habían dado positivo en alcohol presentaban además consumo de drogas o psicofármacos, lo que multiplica los riesgos de la conducción.

Al margen de este análisis, es importante destacar que la mortalidad se produce en mayor medida con tasas elevadas de alcohol.

El estudio “La influencia del consumo de alcohol en la siniestralidad vial en España (2013-2017)” elaborado por Fesvial a partir de informes anuales del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses de fallecidos en accidentes de tráfico, muestra que el 83,6% había registrado índices de alcohol considerados como conducción peligrosa (es decir por encima de 0.8 g/l).

“Es preciso aplicar con rigor herramientas que perseveren en la concienciación del impacto del alcohol sobre la conducción y extender esa concienciación a otras drogas que parecen reemplazar o complementar el alcohol.”

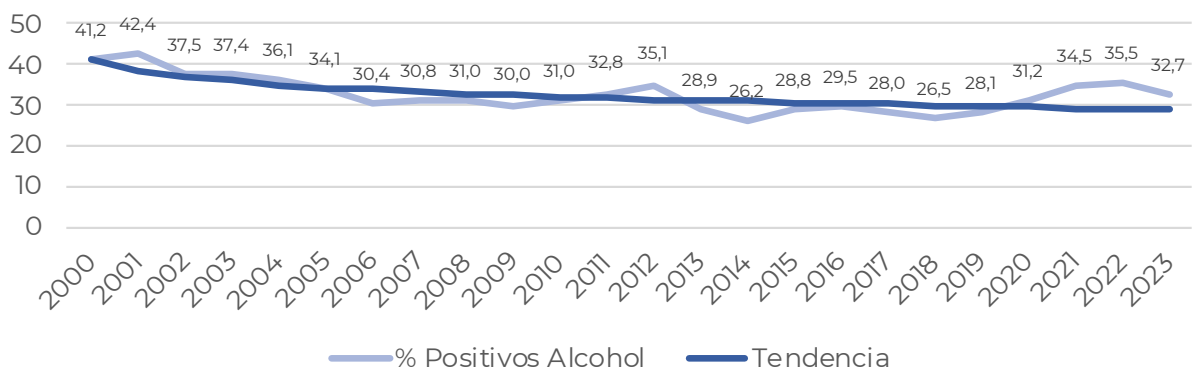


Dra. María Seguí
Directora DGT 2012-2016

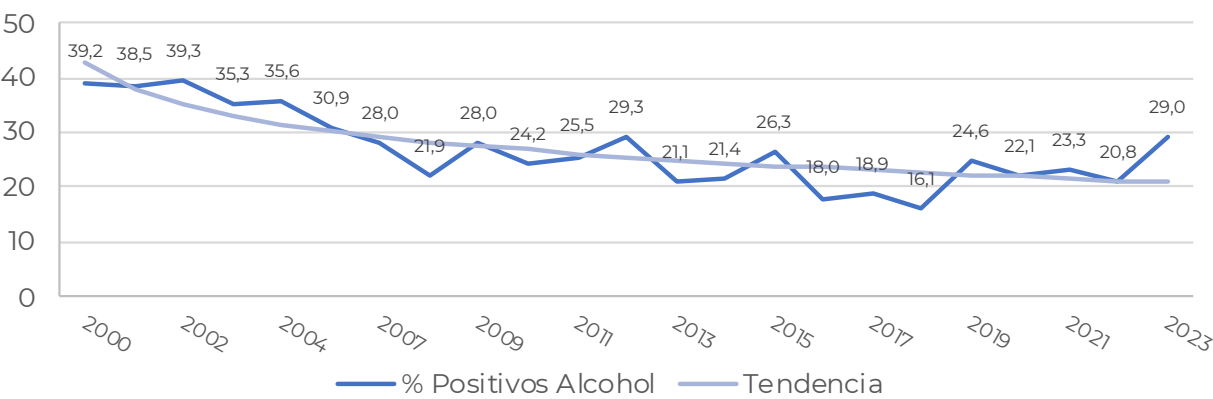


Los peatones tampoco son ajenos a este fenómeno: los análisis realizados entre 2000 y 2023 muestran que uno de cada cuatro peatones fallecidos en siniestros de tráfico tenía presencia de alcohol en sangre, con un promedio del 26,8%. Aunque la tendencia también ha sido decreciente, el repunte registrado en 2023, cuando el 29% de los peatones fallecidos presentaron alcoholemia positiva, recuerda que se trata de un problema sobre el que es necesario seguir actuando.

**Conductores alcoholemia positiva
INTCF (2000-2023)**



**Peatones alcoholemia positiva
INTCF (2000-2023)**





Sanciones y pérdida de puntos: casi diez millones de puntos retraídos por alcohol entre 2007 y 2024.

El consumo de alcohol al volante ocupa un lugar destacado en el sistema sancionador español, aunque su incidencia presenta matices según el indicador que se tome en cuenta. Si se atiende al número de sanciones registradas por la Dirección General de Tráfico entre 2007 y 2024 (no se disponen de registros sólidos anteriores a 2007), se encuentra en quinta posición, por detrás del exceso de velocidad, el uso del teléfono móvil, saltarse un semáforo en rojo y no llevar cinturón de seguridad.

Sin embargo, cuando se observa el impacto en los puntos retirados, el panorama cambia de manera significativa. En este caso el **alcohol asciende hasta la segunda posición**, solo superado por la velocidad, ya que **en ese periodo supuso 9.265.624 puntos detraídos**, un 12,9% del total. Esta diferencia se explica porque las sanciones relacionadas con el alcohol implican la pérdida de entre cuatro y seis puntos, más que otras infracciones habituales, lo que evidencia el mayor peso que la normativa otorga a esta conducta por su riesgo social.

El consumo de alcohol, en consecuencia, se sitúa, en este caso, por delante de otras infracciones de tráfico como son saltar un semáforo en rojo (11.8%), el uso del teléfono móvil conduciendo (10.1%) o no llevar puesto el cinturón de seguridad (8.9%).

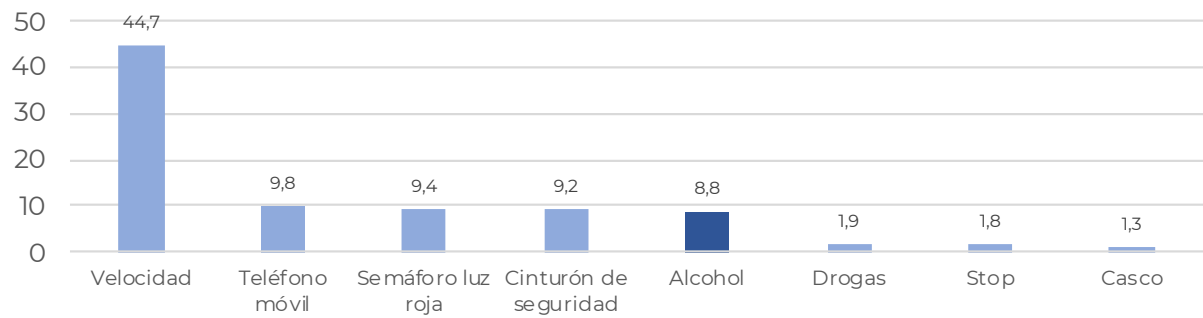
En la desafortunada mezcla de conducción y alcohol, el cambio en sentido positivo es lento a pesar de los esfuerzos que se están realizando. Aún son demasiadas las personas que tienen una sensación de impunidad y por tanto no sienten el peso de las consecuencias.



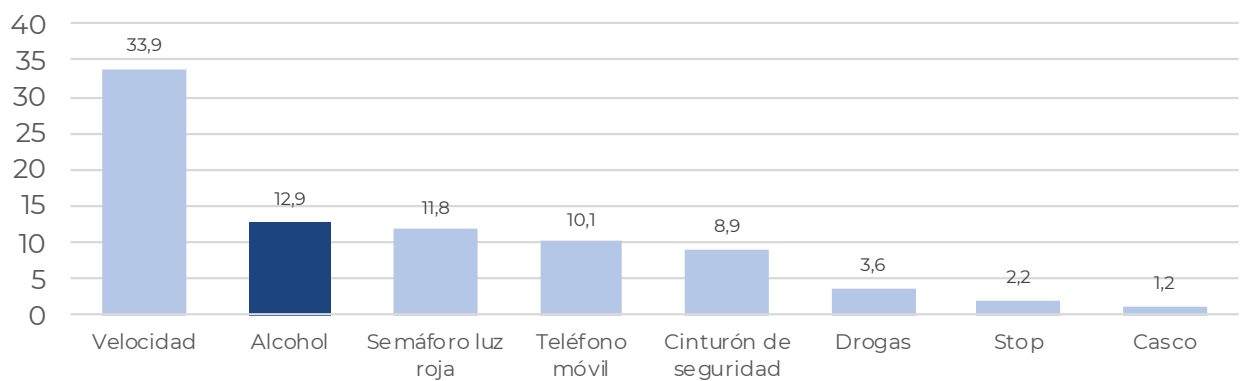
Pascual Martínez
Unijepol



Principales sanciones con pérdida de puntos (2007-2024)



Principales motivos pérdida de puntos (2017-2024)



La evolución de los resultados de las pruebas de alcoholemia

Más allá de las sanciones y de los datos forenses, el análisis de millones de pruebas de alcoholemia practicadas en España en los últimos años permite medir de forma directa la evolución del consumo de alcohol en la conducción.

Según la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, entre 2007 y 2024 se realizaron en el país más de cien millones de pruebas (85,8% en controles preventivos, 12,2% por infracciones y 2,0% tras un siniestro), de las cuales el 1,5% resultaron positivas. La tendencia global es descendente, ya que del 2,2% de positivos en 2007 se ha pasado al 1,0% en 2024. La clave de esta reducción está en los controles preventivos, que representan el 85,8% del total de pruebas y que han reducido progresivamente sus tasas de positivos.

Sin embargo, la pandemia supuso un paréntesis en esta evolución, con un repunte de positivos entre 2020 y 2022.

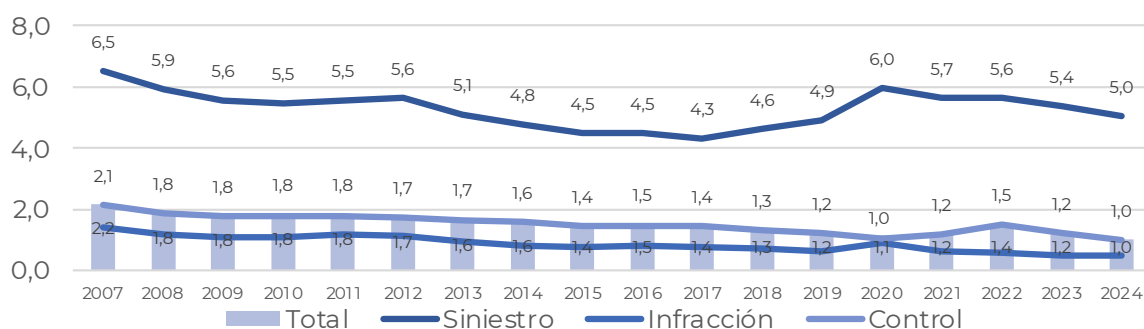
En el caso de las pruebas realizadas a raíz de infracciones, que representan el 12,2% del total, los porcentajes son los más bajos, en torno al 0,8% de promedio, mientras que las pruebas practicadas tras un siniestro, que suponen solo el 2% del total, son las que arrojan los resultados más elevados, con una media del 5,2% de positivos. Este dato confirma que el alcohol sigue teniendo un peso desproporcionado en los accidentes más graves.

“La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha mejorado sus protocolos para ser más eficaces: los controles se sitúan estratégicamente en puntos y horarios de mayor riesgo, con personal formado específicamente para detectar indicios de consumo y realizar pruebas de forma rápida y segura. Contamos con etilómetros portátiles de última generación y unidades móviles de apoyo, lo que permite realizar controles masivos o aleatorios con gran agilidad”.



General Tomás García Gazapo Guardia Civil, Agrupación de Tráfico

Positivos en pruebas de alcoholemia Porcentaje de positivos



Avances legislativos frente al alcohol y la conducción

Cuando se observa la evolución de los datos de seguridad vial en España desde el año 2000 hasta la actualidad, resulta evidente que el gran cambio cultural que hoy asociamos con la incompatibilidad entre alcohol y conducción no se explica únicamente por la sensibilización social, sino también por una sucesión de reformas legislativas que transformaron el marco legal y dieron paso a nuevas formas de entender la movilidad y la seguridad vial. A comienzos de este siglo la cifra de fallecidos en carretera ascendía a casi seis mil personas al año, y la conducción bajo los efectos del alcohol era un problema de primera magnitud. Dos décadas después, la reducción de casi cuatro mil víctimas mortales refleja el impacto de una política pública sostenida que convirtió la seguridad vial en un asunto prioritario, aplicando a su vez medidas normativas que favorecieran la reducción de siniestros viales por consumo de alcohol.

En 1998 se estableció la tasa de alcohol que continúa vigente en la actualidad.

El punto de partida normativo se remonta a 1998, cuando el Real Decreto 2282/1998, de 23 de octubre, por el que se modifican los artículos 20 y 23 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, redujo la tasa máxima de alcoholemia

de 0,8 a 0,5 gramos por litro de sangre en conductores en general y fijó límites aún más estrictos para profesionales y noveles.

Conductores en general: tasa máxima permitida 0,25 mg de alcohol por litro de aire espirado (o 0,5 g/l de sangre).

Conductores profesionales: 0,15 mg/l de aire espirado (o 0,3 g/l de sangre).

Conductores noveles, no pueden superar los 0,15 mg/l de aire espirado (o 0,3 g/l de sangre) durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

Posibles cambios futuros en la tasa de alcohol.

En septiembre de 2024 se propuso reducir la tasa legal de alcohol al volante a 0,1 mg por litro de aire espirado, equivalente al 0,2 g por litro en sangre para todos los conductores, incluyendo conductores profesionales y conductores noveles.

El permiso por puntos, uno de los principales hitos en la mejora de la seguridad vial en España.

En los primeros años del nuevo siglo, se evidenció la necesidad de medidas contundentes en seguridad vial, y el 1 de julio de 2006 se produjo un hito sin precedentes con la entrada en vigor del permiso por puntos regulado por la Ley 17/2005, de 19 de julio. Este sistema no solo penalizaba económicamente las infracciones, sino que vinculaba la pérdida de puntos al comportamiento del conductor, incluidas las relacionadas con el alcohol. La amenaza de perder el carnet y la obligación de acudir a cursos de sensibilización para recuperarlo marcaron un antes y un después: por primera vez, se trasladaba a cada conductor la responsabilidad de cuidar su saldo de puntos, lo que actuó como un potente

elemento disuasorio y fomentó la idea de que conducir era un privilegio sujeto a condiciones de responsabilidad.

Supuso, por tanto, un cambio de filosofía y un giro histórico en la política preventiva en nuestro país, ya que se pasaba de un sistema meramente sancionador a otro reeducador, cuyo objetivo fundamental era y sigue siendo modificar los comportamientos y actitudes de los conductores infractores y sensibilizarlos sobre las consecuencias que los siniestros de tráfico pueden causar en la sociedad.

El endurecimiento de las penas por delitos contra la seguridad vial.

Como se ha mencionado anteriormente, a principios de la década de 2000, a pesar de los esfuerzos, la siniestralidad vial seguía siendo



elevada. Se percibía la necesidad de un marco legal más contundente para disuadir conductas de riesgo. El impacto del permiso por puntos se vio reforzado por la reforma del Código Penal de 2007, que introdujo penas de prisión, trabajos en beneficio de la comunidad y largas retiradas del carnet para quienes superaran determinados niveles de alcoholemia o se negaran a someterse a las pruebas (artículo 379.2 del Código Penal).

La conducción bajo los efectos del alcohol pasó de ser vista como una simple infracción administrativa a convertirse en un delito contra la seguridad vial, con repercusiones penales que transformaron la percepción social del riesgo, calando en la conciencia colectiva y consolidando la idea de que el alcohol y la conducción no pueden ir de la mano.

Actualización de la normativa

En paralelo, la normativa de tráfico siguió evolucionando. El texto refundido de **la Ley de Tráfico de 2015 (Real Decreto Legislativo 6/2015)** estableció sanciones administrativas mucho más severas, con multas de hasta mil euros y pérdida de puntos para quienes superaran los límites de alcoholemia, especialmente en casos de reincidencia.

La **reforma de 2021 (Ley 18/2021 de 20 de diciembre)** añadió un elemento simbólico y educativo: la tasa cero de alcohol para los menores de edad, enviando un mensaje claro a las nuevas generaciones de que no existe margen aceptable en la combinación de alcohol y conducción. También, se incluyó la obligación progresiva de instalar alcoholímetros antiarranque en vehículos homologados de categoría M2 y M3 de transporte de viajeros, en consonancia con la normativa europea, lo que convirtió la tecnología en una aliada directa de la prevención.

Además, la reforma de la Ley 18/2021 se centró en la revisión de las infracciones que quitan puntos, la posibilidad de recuperar dos puntos realizando cursos de conducción segura y eficiente, y la unificación a dos años del plazo que tienen que transcurrir para recuperar el saldo inicial de puntos tras la firmeza de las sanciones.

¿Cuándo se produce un delito por alcoholemia?

Conduciendo un vehículo de motor o ciclomotor en estos tres supuestos:

- Estando bajo la influencia del alcohol
- Se supera la tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,66 miligramos por litro (o tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro)
- Negarse a someterse a los test de alcoholemia legalmente establecidos

El tipo básico del delito de conducción bajo la influencia del alcohol se castiga con alguna de las penas siguientes:

- Pena de prisión de 3 a 6 meses.
- Multa de 6 a 12 meses.
- Trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días.
-

Además, como pena accesoria en todos los casos, se impondrá la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 y hasta 4 años.

Los dos delitos, de conducción etílica y de negativa a someterse a las pruebas, pueden ser castigados cumulativamente.

Sanciones por alcoholemia (Reguladas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial)

Económicas

- Multa por conducir con tasas de alcohol superiores a las reglamentarias e incumplir la obligación de todas las personas conductoras de un vehículo de someterse a las pruebas de detección de alcohol cuando estén implicadas en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción: 1.000 euros.
- Para los conductores que ya hubieran sido sancionados en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida y los que circulen con una tasa que supere el doble de la permitida: 1.000 euros.

Pérdida de puntos

Conductores que superen:

- Valores de 0,5 mg/l aire espirado: pérdida de 6 puntos.
- Valores superiores a 0,25 hasta 0,50 mg/l aire espirado: pérdida de 4 puntos.

Conductores profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad que superen:

- Valores de 0,30 mg/l aire espirado: pérdida 6 puntos.
- Valores 0,15 hasta 0,30 mg/l aire espirado: pérdida 4 puntos.

“El cambio ha sido evidente, sin que se pueda decir que el problema está resuelto. Hay menor sensación de impunidad tras la reforma del Código Penal; y especialmente hay menos tolerancia social con los conductores que beben y conducen”.



Dr. Luis Montoro

Catedrático de Seguridad Vial y presidente de Honor de Fesvial





Estrategias y políticas de seguridad vial en España (2000-2025)

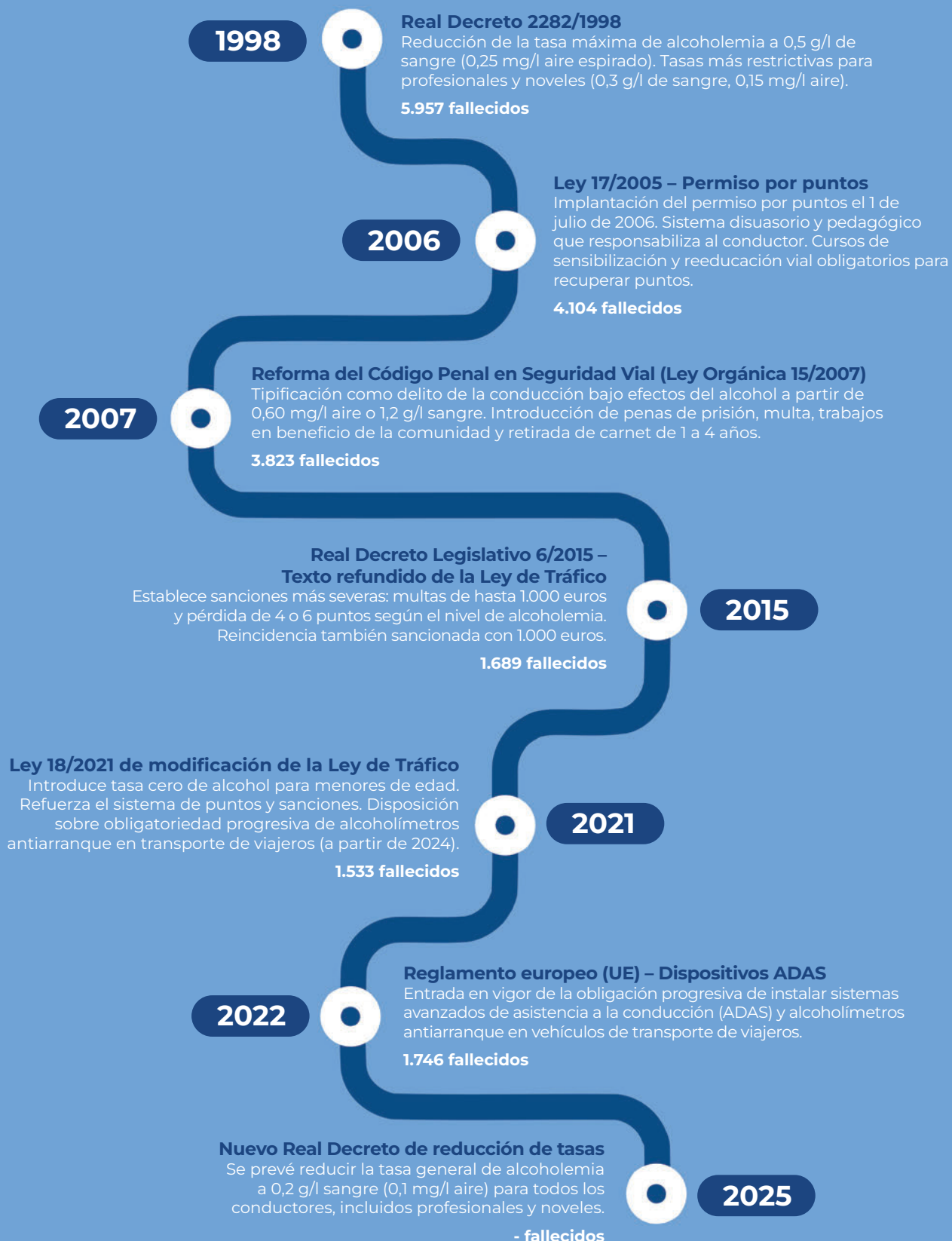
El recorrido legislativo de estos años estuvo enmarcado por las estrategias nacionales de seguridad vial, alineadas con las metas europeas de reducción de víctimas.

Entre los años 2000 y 2009, España se alineó con la estrategia de seguridad vial europea y con el objetivo de reducir el 50% de las víctimas mortales para 2010 lo que llevó, entre otras medidas, a priorizar el control del alcohol como factor de riesgo central. Para ello en el año 2003 el gobierno español estableció la seguridad vial como una directriz política y la Dirección General de Tráfico (DGT) puso en marcha distintas acciones. Entre ellas se creó el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.

La Estrategia 2011-2020 y la actual Estrategia 2021-2030 profundizaron este enfoque, integrando conceptos como el Sistema Seguro y la Visión Cero, que trasladaron la responsabilidad de la seguridad vial a un marco compartido entre usuarios, diseñadores del sistema, instituciones y sociedad. Esta perspectiva hizo que el alcohol dejara de considerarse un asunto de responsabilidad individual para convertirse en un problema colectivo al que el marco legal debía dar respuesta.

Un elemento fundamental en este proceso fue también la inclusión progresiva de la educación vial en los planes de estudio. La Ley Orgánica de Educación, en su última reforma de 2020, reforzó la presencia de contenidos sobre movilidad segura, sostenible y saludable, incluyendo los riesgos del alcohol en la conducción. Así, se introdujo un componente preventivo desde la infancia que conecta directamente con el cambio de mentalidad experimentado en estos 25 años.

Línea del tiempo legislativa (1998-2025)



La cronología legislativa de los últimos veinticinco años muestra que la reducción de la siniestralidad y la concienciación social frente al alcohol no fueron fruto del azar. La bajada inicial de las tasas, el permiso por puntos, el endurecimiento penal de 2007, las reformas de 2015 y 2021, la llegada de nuevas tecnologías de control y la apuesta por la educación vial conforman un camino de progresiva consolidación de un principio simple pero rotundo: alcohol y conducción son incompatibles. Esa línea continua de cambios legales ha contribuido a salvar miles de vidas y a transformar la manera en que la sociedad española entiende la seguridad vial.



Cambio social en la conciencia sobre el alcohol y la conducción

Hace veinticinco años la relación entre alcohol y conducción estaba marcada por una normalización social que hoy resulta sorprendente. Conducir después de haber bebido, incluso en cantidades apreciables, no era percibido como un problema grave y, en muchos casos, ni siquiera como un riesgo evidente. El consumo de alcohol al volante estaba mucho más extendido y aceptado, y su percepción de riesgo era más difusa.

Sin embargo, el estudio sociológico **“La percepción social del consumo de alcohol y la conducción en España”**, realizado en mayo-junio de 2025 para elaborar este informe, refleja que esa visión ha cambiado de manera profunda y que nos encontramos ante una sociedad que ha dado un giro en su percepción y tolerancia de la mezcla de alcohol y conducción. **Antes no estaba mal visto beber alcohol y conducir y ahora sí.**

El informe sitúa al alcohol como uno de los principales factores de riesgo de los siniestros viales percibidos por la población (53,6%), por encima incluso del uso del móvil (52,9%) o el exceso de velocidad (52,1%). **Más de la mitad de la población española lo considera un problema prioritario**, y entre mujeres, personas de entre 30 y 45 años o conductores frecuentes la preocupación es aún mayor.

- Universo: población española entre 18 y 70 años
- Entrevista on line mediante un cuestionario de 10 minutos de duración
- Tamaño de muestra: 800 entrevistas
- Margen de error: +/- 3.54% (nivel de confianza del 95,5%)
- Estratificación proporcional por sexo, edad y comunidades autónomas
- Trabajo de campo: del 29 de mayo al 3 de junio de 2025

Este dato muestra que se ha interiorizado que el alcohol deteriora las capacidades y multiplica la probabilidad de provocar un accidente con consecuencias graves o fatales. **La práctica unanimidad de los encuestados (95%) reconoce que conducir bajo los efectos del alcohol o viajar con un conductor que ha bebido es altamente peligroso.** Así, el alcohol ha dejado de ser percibido como un acompañante natural de la vida social para ser entendido como una amenaza directa para la seguridad.

No obstante, la investigación también revela matices interesantes en la percepción actual. Aunque la mayoría muestra una clara conciencia de riesgo, **todavía un 52% de los encuestados considera que no es tan grave tomar “solo una copa” antes de conducir.** Esta tolerancia hacia consumos “moderados” refleja que **el cambio social, aunque muy avanzado, no ha alcanzado la plenitud de una cultura de tolerancia cero.** Precisamente por ello, casi nueve de cada diez personas creen necesarias más campañas de concienciación, y para el 76,4% la cerveza SIN se presenta como una buena alternativa para conducir, lo que confirma que la ciudadanía identifica la información y sensibilización como piezas clave para consolidar este cambio.

Si algo deja patente el estudio es que la transformación de la conciencia social ha estado acompañada de cambios en los comportamientos individuales. **Casi la mitad de los españoles (48,6%) cree que el consumo de alcohol al volante se ha reducido en este cuarto de siglo** (en mayor porcentaje los hombres de la generación X entre 46-60 años), y lo atribuyen principalmente (77,4%) al aumento de la sensibilización social, reforzado por otros factores como las campañas de publicidad (39,8%), la reducción del consumo de alcohol en general (31,6%) y la cerveza sin alcohol (13,6%).

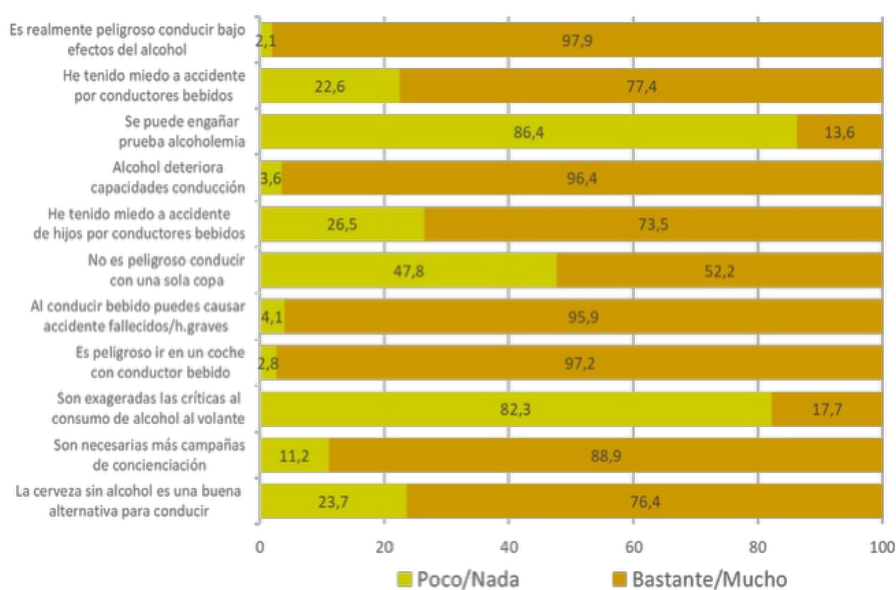
“Las campañas de información y concienciación y, sobre todo, las labores de control de Guardia Civil y Policía Local, han influido de manera notable en la disminución de positivos en los controles de alcoholemia y en la concienciación de la población en general y de la más joven en particular. Ello no quiere decir que todavía queda camino por recorrer y que no debemos bajar la guardia.”



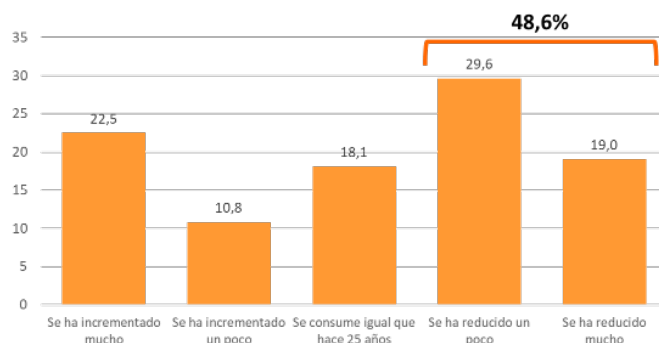
Gregorio Serrano
Director DGT 2016 – 2018



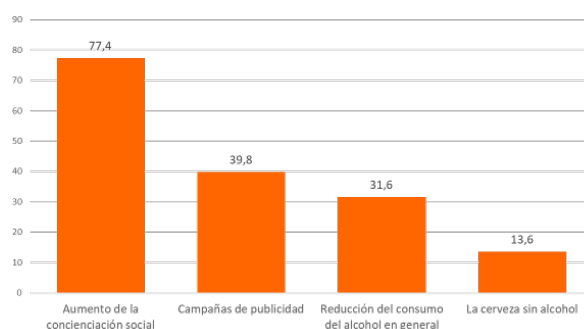
¿En qué medida cree que...?



De hace 25 años a ahora, ¿cree que se ha incrementado o reducido el consumo de alcohol al volante?



Al margen del endurecimiento de las sanciones y el incremento de controles, ¿cuáles de los siguientes factores cree que han sido eficaces para la reducción del consumo de alcohol al volante?



Cambio en la percepción del consumo del alcohol y la conducción: un antes y un después

Este cambio ha influido en la modificación de la percepción del consumo del alcohol y la conducción, marcando un antes y un después. **Más de un 65% asegura que antes no estaba mal visto beber y conducir, mientras que ahora sí lo está.** Lo que antes era aceptado, ahora es censurado.

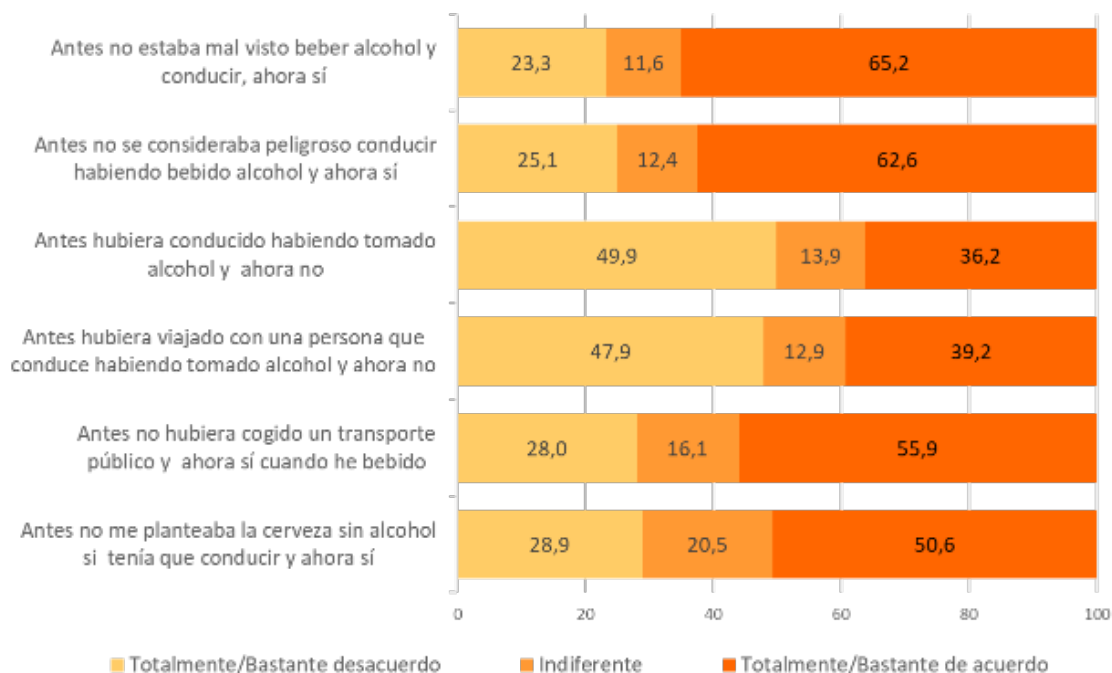
Actualmente se contemplan más alternativas seguras que hace unos años no eran consideradas, como coger un transporte público cuando se ha bebido 55,9%, o plantearse la cerveza SIN si se tiene que conducir (50,6%).

“En lo relativo al alcohol y la conducción, la clave está en romper la sensación de impunidad, y en esa materia se ha avanzado enormemente en los últimos veinticinco años.”



Carlos Muñoz Repiso
Director DGT 1996-2004

Comparando la situación de hace 25 años a ahora, respecto al consumo de alcohol al volante, ¿cuál es su grado de acuerdo respecto a...?





La cerveza SIN una opción al volante en crecimiento

La mitad de los conductores declara que ha recurrido a la cerveza SIN en alguna ocasión cuando tiene que ponerse al volante. El dato más revelador es que **dos de cada tres personas (64,5%) que consumen alcohol, afirman haber recurrido en alguna ocasión a la cerveza sin si tenían que conducir.** Esta bebida se ha consolidado a lo largo de estos años en los hábitos de consumo de muchos conductores, hasta el punto de convertirse en un símbolo de seguridad y responsabilidad, ya que optan por sustituir su bebida habitual por una cerveza sin alcohol cuando saben que van a conducir.

“Hemos promovido la figura del conductor alternativo, el transporte colectivo en eventos, la cerveza sin alcohol como alternativa saludable y la condena social frente al alcohol y la conducción.”



Pere Navarro
DGT, 2004-2012 y
2018-actualidad

Las conclusiones generales del estudio sociológico son claras. En estos 25 años, la sociedad española ha transformado la permisividad del alcohol al volante en el convencimiento de que se trata de una conducta peligrosa y socialmente reprobable. La conciencia de riesgo se ha instalado en la mayoría de la población, impulsada por campañas, controles y sobre todo por un cambio cultural profundo que está transformado la manera en que entendemos la seguridad vial. **Sin embargo, el informe advierte de que queda trabajo por hacer: la persistencia de actitudes tolerantes con consumos moderados exige mantener los esfuerzos de sensibilización para alcanzar una cultura de tolerancia cero.**

25 años de mensajes que salvan vidas.

La evolución de las campañas

Hace más de seis décadas, la Dirección General de Tráfico (DGT) inició un viaje que transformaría la cultura vial de todo un país. Desde sus primeros mensajes de prudencia en los años sesenta hasta las campañas actuales de tolerancia cero, la institución ha sabido adaptarse a los tiempos y a las sensibilidades sociales sin perder de vista un objetivo irrenunciable: salvar vidas y promover una conducción responsable. La DGT ha mantenido un discurso coherente, pedagógico y comprometido, reforzando su papel como referente institucional en la educación vial y la cultura de la prevención, consolidándose como una de las instituciones europeas más reconocidas por su compromiso con la seguridad vial y su capacidad de concienciar a la ciudadanía.

A continuación, se destacan y analizan campañas de sensibilización que han contribuido a lo largo de estos años a crear la actual cultura de seguridad vial y considerar que determinados riesgos viales, como el binomio alcohol-conducción, se pueden prevenir.

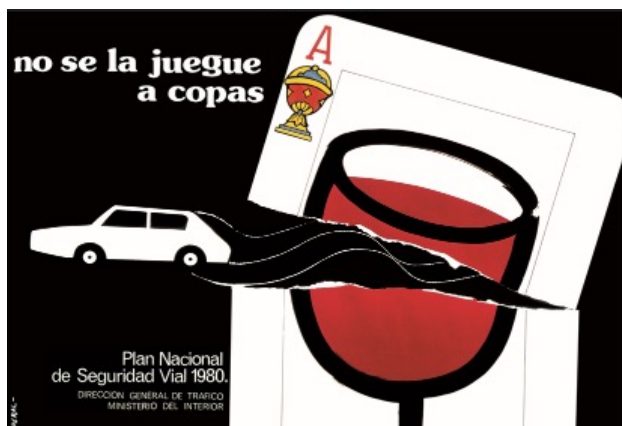
Años 60–80: los primeros mensajes de prevención

Las primeras campañas, en los años sesenta y setenta, nacieron en un contexto en el que la educación vial empezaba a desarrollarse en España. La DGT introdujo mensajes didácticos centrados en la prudencia y la seguridad en carretera, con un lenguaje directo y pedagógico que buscaba formar a los nuevos conductores. En los años ochenta, con lemas como “La carretera no es un circuito” o “Tu seguridad depende de ti”, se dio un paso adelante hacia la concienciación activa, apelando a la responsabilidad individual.



1961





1980

Años 80-90: el impacto emocional y la sensibilización social

La década de los noventa marcó un punto de inflexión. Con el crecimiento del parque automovilístico y la normalización de los desplazamientos por ocio, la DGT intensificó sus mensajes sobre el consumo de alcohol. Fue entonces cuando nació “Si bebes, no conduzcas”, uno de los lemas más reconocidos y efectivos de la comunicación pública española, y se recurrió a la colaboración de una personalidad muy reconocida por la sociedad, el cantante Stevie Wonder. La sencillez y claridad del mensaje permitieron llegar a toda la sociedad, consolidando una idea que aún hoy sigue vigente.

En esta etapa, la DGT apostó también por campañas coherentes con los formatos publicitarios de la época. Aquellas piezas — que hoy podrían percibirse como duras— respondían a un contexto en el que el objetivo era despertar conciencia a través del impacto. Lejos de la polémica, fueron campañas que abrieron camino y lograron el primer gran cambio cultural en torno a la seguridad vial.



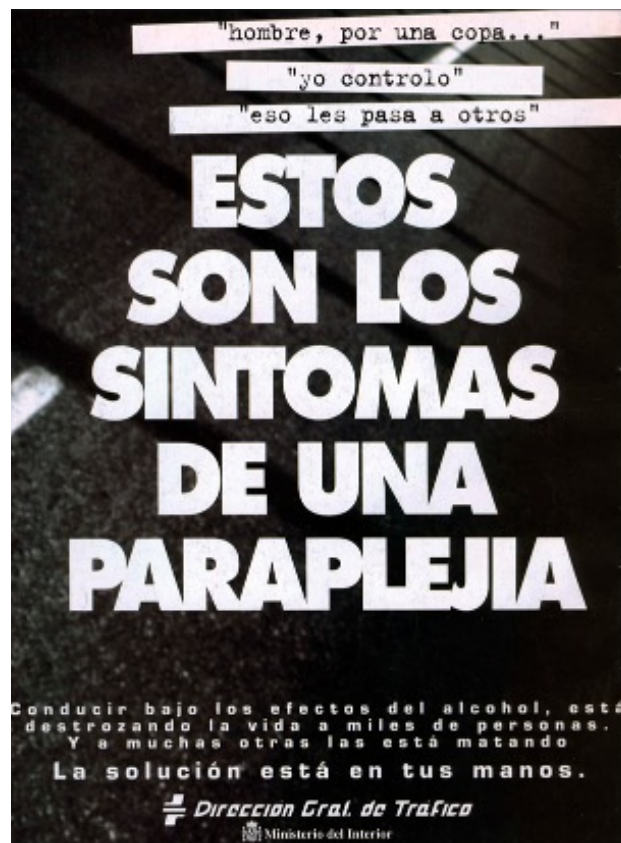
1985



1992



1993



1996

Años 2000: tolerancia cero y educación vial

El cambio de siglo trajo consigo una nueva etapa caracterizada por la introducción del carné por puntos y la adaptación de la comunicación institucional a la realidad social. La DGT consolidó su posición como referente en educación vial y reforzó su mensaje con campañas centradas en la tolerancia cero al alcohol y la conducción.

Le siguieron campañas con lemas como “Tú eliges: alcohol o conducción” o “Cero alcohol, cero víctimas”, que pusieron el acento en la responsabilidad personal y en la importancia de las decisiones individuales.

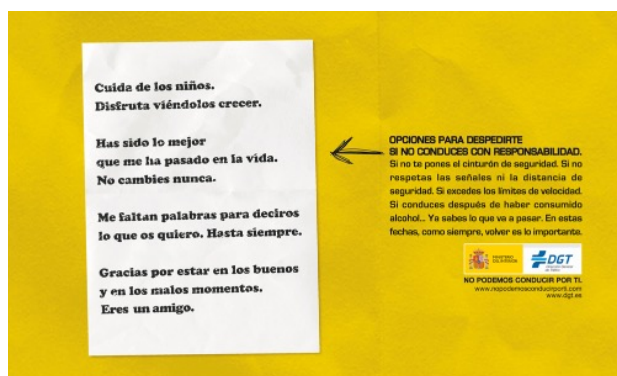


2005



2006





2006

Años 2010: la empatía y la conciencia social

Durante esta década, la DGT dio un giro hacia una comunicación más emocional y cercana, centrada en las consecuencias humanas de los accidentes. Campañas como “No podemos conducir por ti” o “Todos somos de alguien” introdujeron testimonios y mensajes de empatía que apelaban a la responsabilidad desde el afecto.

Fue también un periodo en el que la DGT comenzó a usar formatos audiovisuales de nueva generación y presencia digital, adaptando sus mensajes a nuevos medios y públicos. Estas campañas contribuyeron a consolidar una cultura de respeto y cuidado, reforzando el papel social de la institución.



2007

Años 2020: nueva movilidad, nuevo lenguaje

En los últimos años, la DGT ha reforzado su mensaje de prevención total frente al consumo de bebidas con contenido alcohólico antes de conducir, apelando a la responsabilidad personal de todos los conductores. Campañas como “A la carretera no le importa cuánto has bebido” o “Solo 0 alcohol tiene 0 consecuencias” ponen de relieve que cualquier cantidad de alcohol, por pequeña que sea, puede alterar la conducción y aumentar el riesgo de siniestro.

Estas campañas se caracterizan por un tono claro, directo y educativo, con el objetivo de consolidar una cultura social de tolerancia cero al alcohol en la conducción. A través de mensajes sencillos y universales, la DGT busca reforzar la idea de que la mejor forma de garantizar la seguridad es optar siempre por alternativas sin alcohol cuando se va a conducir, contribuyendo así a una movilidad más segura para todos.

Durante este tiempo de información y sensibilización en seguridad vial, la DGT ha destacado por su capacidad para tejer alianzas y abrir espacios de colaboración con entidades sociales, fundaciones, asociaciones de víctimas y empresas. Bajo la premisa de que cada acción suma, la Dirección General de Tráfico ha mostrado siempre una actitud proactiva hacia la cooperación con aquellas iniciativas que contribuyen a reforzar su mensaje institucional.

La implicación del **sector privado** en la concienciación social

La madurez de la sociedad española en materia de seguridad vial se debe a la acción institucional, y también a la implicación creciente del tejido empresarial. Cada vez más actores entienden que la seguridad vial forma parte de su responsabilidad social y que pueden contribuir activamente a los objetivos públicos desde sus propios ámbitos de influencia.

Ejemplo de compromiso: Cerveceros de España. Una campaña de referencia

Desde hace 25 años, Cerveceros de España impulsa una de las campañas de concienciación más longevas y reconocidas de nuestro país: una iniciativa que comparte plenamente el objetivo institucional de la DGT de prevenir los siniestros viales asociados al consumo de alcohol y promover una conducción responsable.

Este esfuerzo se desarrolla en un contexto especialmente favorable: España es uno de los países líderes en consumo y producción de cerveza SIN, con más del 14 % del consumo total de cerveza correspondiente a esta variedad y una presencia cada vez más habitual en los momentos asociados a la conducción y la movilidad.





2000



2010



2015



2017



2022



2024

El origen de la campaña se remonta a finales de los años noventa, con el lema **“La carretera te pide SIN”**, que introdujo un concepto pionero en España: ofrecer a los conductores una alternativa segura y culturalmente integrada, la cerveza SIN alcohol. Esta primera etapa combinó mensajes de sensibilización con acciones muy visibles —spots en cines, carteles en estaciones de servicio y materiales educativos en autoescuelas—, convirtiendo la campaña en un referente de educación vial para jóvenes y nuevos conductores.

A lo largo de los años, la campaña ha evolucionado de forma paralela a los cambios sociales y de movilidad, manteniendo siempre la coherencia de su mensaje. Bajo el lema **“En la carretera, cerveza SIN”**, se reforzó la idea de responsabilidad individual al volante, con presencia en cines, medios y entornos de movilidad.

Posteriormente, el claim **“Yo elijo SIN”** añadió un matiz aspiracional, apelando a la decisión personal y responsable de cada conductor. Y desde 2024, la campaña ha entrado en una nueva fase con **“Cuando decimos cerveza SIN, todo va sobre ruedas”**, un mensaje adaptado a los hábitos de movilidad contemporáneos y a nuevos públicos, en el que se integran los conceptos de seguridad, disfrute responsable y nuevas formas de desplazamiento.

En este cuarto de siglo, la campaña ha sabido mantenerse vigente gracias a su capacidad para renovarse, ampliar sus canales de comunicación y sumar aliados. Su evolución demuestra cómo una organización empresarial puede ejercer una responsabilidad social activa y sostenida, alineada con los objetivos de las instituciones públicas en materia de seguridad vial.

**Los expertos
opinan:** ¿Qué hemos
conseguido en estos
25 años trabajando
por la prevención
y la seguridad vial
en relación al alcohol
y conducción?



Los controles de alcoholemia se han incrementado, son más completos desde el punto de vista procedimental y de garantías, más adecuados a la realidad y problemática actual. Esto ha contribuido que la sociedad perciba el alcohol como un riesgo en la conducción.

Pascual Martínez

Presidente nacional de Unijepol (Unión

Ha habido un cambio significativo en la relación del alcohol y la conducción, aunque aún queda camino por recorrer. A lo largo de este periodo se han cambiado muchos comportamientos en España más complejos que beber y conducir. Es necesario seguir implicando a la sociedad y hacer más campañas incidiendo en que conducir bebido impone nuestro riesgo irresponsable a los demás usuarios de las vías.

Dr. Luis Montoro

Catedrático de Seguridad Vial y presidente de Honor de Fesvial.

Afortunadamente en estos años hemos recabado datos y realizado investigaciones que nos permiten hablar de una evolución positiva en la percepción del alcohol y la conducción, aunque no de "éxito total". Hay que seguir recogiendo datos.

Dra. María Seguí

Directora de la Dirección General de Tráfico entre febrero de 2012 y julio de 2016.

Conseguimos dotar de equipos de control de alcoholemia más sofisticados y transportables en las motocicletas de la Guardia Civil para hacerlos más dinámicos y evitar así que se avisaran entre los conductores. Los controles se hacían cada 15 minutos y en diferentes tramos de la vía, ganando efectividad y a su vez sensibilización.

Gregorio Serrano

Director de la Dirección General de Tráfico entre noviembre de 2016 y junio de 2018

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con su presencia constante, dispositivos eficaces y compromiso educativo, ha logrado que conducir bajo los efectos del alcohol sea cada vez menos aceptado: prevenir salva vidas.

Tomás García Gazapo

General de división – Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Veo que, cuando van a conducir, se abstienen de tomar bebidas alcohólicas o son extremadamente moderados. El aumento de controles de alcoholemia y la importancia de las sanciones ha sido fundamental para lograr estas actitudes, aunque aún queda camino por recorrer.

Carlos Muñoz Repiso

Director de la Dirección General de Tráfico entre 1996 Y 2004.

Hemos promovido la figura del conductor alternativo, la promoción del transporte colectivo en eventos y fiestas; hemos apostado por la cerveza sin alcohol como alternativa saludable cuando se va a conducir, y por la responsabilidad compartida, es decir, si alguien de los que está contigo ha bebido es tu responsabilidad no dejarle que conduzca y hemos fomentado la condena social frente al alcohol y la conducción entre otros ítems.

Pere Navarro

Director de la Dirección General de Tráfico entre 2004 y 2012, y julio 2018 hasta la actualidad.

Anexo

Este informe ha sido promovido por Cerveceros de España con motivo del 25 aniversario de su campaña de concienciación social para prevenir el consumo de bebidas con contenido alcohólico en la conducción.

Colaboración y reconocimiento de instituciones españolas y europeas

Cerveceros de España fue de las primeras entidades en adherirse, en 2003, a la **European Road Safety Charter**; una iniciativa promovida por la Comisión Europea, con el propósito de reducir el número de muertes por accidentes de tráfico.

Tras 8 años de campaña de concienciación sobre la incompatibilidad del alcohol al volante, cuando en 2008 **European Transport Safety Council** premió a España como país de referencia en educación vial, cita y reconoce expresamente la labor de esta iniciativa sectorial.

También Cerveceros de España participó en 2014 en el **proyecto “Alcohol y conducción – trabajando por la tolerancia cero”**, una iniciativa europea promovida en el marco del proyecto SMART (Sober Mobility Across Road Transport) y de los compromisos ante el Foro de la Unión Europea Alcohol y Salud (Comisión Europea).

Por todo ello, con motivo del décimo aniversario de la campaña, la Dirección General de Tráfico (DGT) otorgó la **Medalla al Mérito de la Seguridad Vial** a Cerveceros de España.

Compromiso sostenido y evolución permanente

Durante estos 25 años, la campaña ha desplegado un abanico muy amplio de acciones de comunicación, educación y sensibilización, adaptadas a los diferentes públicos y canales de cada etapa.

A través de las autoescuelas y centros de formación vial la iniciativa ha impactado a conductores noveles; spots en cines, materiales en estaciones de servicio o merchandising educativo se sumaron a campañas en hostelería, promoviendo la oferta de cerveza SIN alcohol, especialmente en zonas de carretera. También un autobús itinerante recorrió distintas ciudades con actividades de educación vial y mensajes sobre conducción responsable.

Y una de las acciones más emblemáticas y recordadas es la campaña realizada con los “Sin Riders”, utilizando un formato dinámico, experiencial y cercano. Bajo este concepto, grupos de moteros y embajadores de la campaña recorrían España durante los meses de verano y en otros periodos vacacionales llevando a pie de calle un mensaje positivo y constructivo: “si vas a conducir, elige cerveza SIN”.

Durante varios años consecutivos, las rutas de los Sin Riders cubrieron prácticamente la totalidad de las comunidades autónomas, pasando por grandes capitales y municipios de todo el país, además de numerosos destinos turísticos costeros y localidades del interior.

En estas ciudades y pueblos, los Sin Riders contaron con la participación y respaldo de autoridades locales y autonómicas, incluidos alcaldes y presidentes de comunidades autónomas, así como jefaturas provinciales de Tráfico, que quisieron sumarse simbólicamente al mensaje de la campaña. En cada parada, los equipos de los Sin Riders visitaban establecimientos de hostelería, terrazas y espacios públicos para dialogar con los ciudadanos, ofrecer cerveza SIN alcohol y entregar materiales informativos sobre conducción responsable.

Las rutas de los Sin Riders se convirtieron en un símbolo de cercanía y cooperación ciudadana, uniendo a instituciones, ayuntamientos, medios locales y hosteleros en torno a un mismo mensaje.





Madrid

Valladolid

Murcia

Málaga

Junta de Extremadura

Burgos

Bilbao

Badajoz

Posteriormente, y conscientes de las nuevas formas de movilidad urbana, el mensaje llegó a los usuarios de las bicicletas, para recordar que es importante mantener la prudencia no solo cuando se conducen vehículos a motor. Y desde 2024 las plataformas digitales forman parte indispensable de las campañas, siendo creadores de contenido los que ejercen como embajadores.

A través de experiencias auténticas y divertidas con influencers y creadores de contenido que promueven el mensaje “Cuando decimos cerveza SIN, todo va sobre ruedas”, se busca conectar con jóvenes adultos y usuarios de nuevas formas de movilidad que disfrutan de desplazamientos sobre ruedas y cerveza SIN. Con el objetivo claro de mostrar la completa incompatibilidad del alcohol y la conducción, sin importar el tipo de vehículo.

Los resultados de este esfuerzo sostenido se reflejan en la notoriedad de la campaña y en el reconocimiento institucional y social alcanzado. Cerveceros de España se ha consolidado como un referente de autorregulación y compromiso empresarial, ejemplo de cómo el sector privado puede contribuir activamente a los objetivos de seguridad vial y prevención promovidos desde las instituciones.

Un trabajo compartido

El crecimiento y la solidez de esta campaña han sido posibles gracias a la colaboración institucional. Desde sus inicios contó con la Dirección General de Tráfico y otras entidades privadas; hoy son 25 organizaciones las que apoyan esta iniciativa de seguridad vial y consumo responsable.



DGT (Dirección General de Tráfico) – Organismo dependiente del Ministerio del Interior, responsable de la política de seguridad vial en España.



FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) – Entidad dedicada a la investigación, formación y promoción de la seguridad vial en todos los ámbitos de la sociedad.



Ayuntamiento de Madrid – Empresa Municipal de Transportes (EMT) y BiciMAD – Institución pública de referencia en movilidad urbana sostenible. La EMT y BiciMAD participan activamente en la campaña integrando sus mensajes en plataformas y servicios públicos de transporte, reforzando la educación vial entre los usuarios urbanos.



CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas) – Agrupa a las empresas dedicadas a la formación de conductores, promoviendo una enseñanza orientada a la seguridad y la responsabilidad vial.



ASPAYM (Federación Nacional de Asociaciones de Personas con Lesión Medular y Gran Discapacidad Física) – Principal entidad estatal representativa de las personas con lesión medular; promueve la prevención y la educación vial desde la experiencia.



AESLEME (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal) – Asociación sin ánimo de lucro dedicada a la prevención de accidentes, la sensibilización social y el apoyo a las víctimas de siniestros viales.



Hostelería de España – Organización empresarial que representa a más de 300.000 establecimientos de restauración, bares y cafeterías en todo el país, colaborando en la promoción de la cerveza SIN alcohol como alternativa segura.



AEDIVE (Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica) – Promueve la electromovilidad y la movilidad sostenible a través de la innovación tecnológica y la sensibilización ciudadana.



AEVECAR (Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles) – Representa a más de 2.000 estaciones de servicio en toda España, participando en la difusión de la campaña en áreas de carretera.



Fundación PONS – Entidad sin ánimo de lucro dedicada a la educación en valores de seguridad vial, innovación y sostenibilidad.



PMVS (Plataforma Motera para la Seguridad Vial) – Asociación ciudadana que defiende la seguridad de los motoristas y la mejora de las infraestructuras viales.



Stop Accidentes – Asociación declarada de utilidad pública que brinda apoyo a las víctimas de siniestros de tráfico y promueve la educación y la cultura de la seguridad vial.



AICE (Asociación de la Industria del Combustible de España) – Agrupa a las principales compañías energéticas (BP, Moeve, Galp Energía, Repsol y Saras), que colaboran en la difusión del mensaje de responsabilidad en estaciones de servicio.





Fundación CEA (Comisariado Europeo del Automóvil) – Institución con más de 45 años de experiencia en la promoción de la seguridad vial y el apoyo al automovilista.



AEC (Asociación Española de la Carretera) – Agrupa a profesionales e ingenieros del sector viario, fomentando la seguridad, el medio ambiente y la calidad en las infraestructuras.



Rotary International – Organización internacional sin ánimo de lucro compuesta por líderes empresariales y profesionales que promueven la mejora de las comunidades a través de proyectos sociales.



ADA (Ayuda del Automovilista) – Empresa de referencia en asistencia en viaje, mantenimiento y servicios al conductor, comprometida con la prevención y la conducción segura.



AEESCAM (Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de la Comunidad de Madrid) – Representa los intereses de las estaciones de servicio madrileñas y apoya la difusión del mensaje de la campaña en la región.



FUCI (Federación de Usuarios y Consumidores Independientes) – Asociación de ámbito nacional que defiende los derechos de los consumidores y promueve el consumo responsable.



UCAUCE (Unión de Consumidores de Andalucía) – Federación andaluza de asociaciones de consumidores que promueve la calidad de vida y la responsabilidad social.



UNAE (Unión Cívica Nacional de Consumidores y Amas de España) – Federación nacional que trabaja por la educación y la defensa de los derechos de los consumidores desde una perspectiva familiar.



AVACU (Asociación Valenciana de Consumidores y Usuarios) – Entidad sin ánimo de lucro dedicada a la formación, información y defensa de los consumidores valencianos.



BOLT – Plataforma internacional de movilidad que ofrece servicios de transporte, micromovilidad y carsharing, colaborando en la difusión digital del mensaje de la campaña.



VOLTIO – Servicio de alquiler de vehículos compartidos impulsado por Mutua Madrileña, que integra la comunicación de la campaña en sus plataformas de usuarios.



DON CICLETO – Empresa especializada en aparcamientos seguros para bicicletas, que promueve la campaña entre los usuarios de movilidad sostenible.

