

Interlock:

La lucha contra el alcohol y la conducción

Entre las estrategias para promover la seguridad vial relacionada con el alcohol surge la implantación de dispositivos que no permiten el arranque del automóvil si el conductor supera el límite permitido de alcoholemia.



El alcohol interlock o alcolock es un dispositivo para medir el grado de alcoholemia en el aire espirado que, conectado generalmente al contacto del vehículo, **impide el arranque y, en definitiva, la conducción del vehículo bajo los efectos del alcohol.**

Estos dispositivos llevan mucho tiempo utilizándose en EE.UU. y Canadá, pero su empleo en la Unión Europea es muy limitado. En los últimos años ha comenzado a usarse cada vez con mayor frecuencia en los países escandinavos.

Su funcionamiento es muy sencillo.

Básicamente, una vez instalado en el vehículo –su tamaño es similar al de una radio–, el conductor debe realizar una prueba de alcoholemia, similar a la que puede ser sometido por un agente de tráfico. Si el conductor no está bajo los efectos del alcohol, o está por debajo del límite establecido, permite arrancar y conducir el vehículo. Si detecta alcohol por encima del límite, será imposible arrancarlo. En ese caso deberá pasar cierto tiempo –durante el que no permitirá arrancar el vehículo– hasta que se permita repetir el test.

El interlock se desarrolló inicialmente en EE.UU. y Canadá para ins-



talarse en vehículos de conductores con problemas y/o sanciones relacionadas con conducir bajo los efectos del alcohol. Quien conduce bajo los efectos del alcohol tiene una gran probabilidad de verse involucrado en accidentes de circulación, muchas veces implicando a inocentes. Desgraciadamente, en la mayoría de casos reinciden en el consumo de alcohol y son responsables de accidentes. La experiencia muestra que en ciertos casos no basta con la multa y retirar el vehículo.

El interlock ha resultado enormemente eficaz en estos casos. Así, que no se proceda a retirar el permiso de circulación y/o se permita de nuevo conducir puede estar supeditado a que el conductor instale este aparato en el vehículo y se someta a un período de seguimiento más a menos prolongado. Esto, junto con programas educativos, permite en muchos casos evitar que la persona vuelva a conducir bajo los efectos del alcohol.

Cada vez más países en Europa están adoptando la legislación para

el uso de alcohol interlocks en programas de rehabilitación como una sanción sustituta del retiro de la licencia de conducir. Pero, en muchos países de la Unión Europea, la tecnología ha sido implementada en los vehículos destinados para el transporte de bienes o pasajeros, de manera voluntaria. El alcohol interlock se usa como una herramienta de garantía de calidad para cumplir con la política de una empresa en lo referente a alcohol y drogas. **Con el alcolock, una compañía puede garantizar que únicamente emplea conductores sobrios en sus servicios de transporte.** Muchas empresas ya han implementado alcohol interlocks en sus vehículos como una excelente garantía para brindar servicios de transporte con conductores seguros y sobrios. Cada vez más municipalidades, concejos comarcales, agencias públicas y



compañías que requieren servicios de transporte de bienes y pasajeros están incluyendo a los alcohol interlocks como un requisito en la negociación de los contratos.

Se promueve así el fomento y **mejora de la seguridad vial instalándose estos aparatos, con la filosofía que el transporte sea más seguro, pero también que sea percibido así por los usuarios.**



Finlandia es, probablemente, el país con la legislación más avanzada en lo que se refiere a la implementación de alcohol interlocks. De hecho, además de un desarrollado programa para los infractores, desde el 1 de agosto de 2011 los alcohol interlocks son obligatorios en todos los vehículos utilizados para transporte escolar y de centros de día. Además, Finlandia también está estudiando la pronta obligatoriedad del uso de alcohol interlocks en todos los servicios de transporte sostenidos con fondos públicos.

Extractado de la Revista Nº de la DGT de España, y The Finnish Transport Safety Agency TRAFI, Helsinki, (15/3/2012).