

# DROGAS Y ALCOHOL ENTRE LAS VÍCTIMAS DE CHOQUES MORTALES

## Un análisis comparativo de resultados de toxicología y reportes de choques

— Octubre de 2023 —

### HALLAZGOS CLAVE

1. En comparación con los registros médicos del Condado de Travis, los reportes de choques del estado para las muertes en choques de tránsito subestimaron significativamente el porcentaje de víctimas de choques mortales que dieron positivo a una prueba de drogas o que tenían una concentración de alcohol en la sangre (BAC, por sus siglas en inglés) de 0.08 o más.
2. La Oficina del Médico Forense del Condado de Travis indicó un contenido de alcohol en la sangre de 0.08 o más, o uso de drogas en la mayoría de las muertes en choques de tránsito en todos los modos de transporte, desde 64% de las muertes de pasajeros, en el extremo inferior del rango, hasta 100% de las muertes en dispositivos de micromovilidad, en el extremo superior.

En nuestro esfuerzo continuo para mejorar nuestra comprensión de los principales factores asociados con los choques mortales y las lesiones graves en Austin, Vision Zero analizó las diferencias en los reportes de toxicología de las víctimas de choques mortales en distintas agencias públicas. El análisis no implica que estar bajo la influencia del alcohol o las drogas fuera un factor causal en todos estos choques, pero sí resalta los límites analíticos de usar solamente los reportes de choques para comprender los principales factores contribuyentes y los comportamientos asociados con los choques graves. Este análisis se basa en una revisión realizada por el Departamento de Transporte del Estado de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés) de la base de datos del Sistema de Información de Registros de Choques (CRIS, por sus siglas en inglés) (por ejemplo, reportes CR-3) y los reportes de toxicología de la Oficina del Médico Forense del Condado de Travis (TCME, por sus siglas en inglés).

### PROBLEMA PLANTEADO

Los reportes de choques de los oficiales de policía que responden a incidentes han servido históricamente como fuente primaria de información para comprender los hechos básicos y posibles factores contribuyentes para los choques. Sin bien estos reportes proveen información valiosa y pueden servir de base para estrategias de seguridad basadas en datos, también tienen limitaciones. Los reportes de choques tienden a enfocarse en la responsabilidad civil desde el punto de vista legal y pocas veces consideran la influencia del diseño de las calles en los choques. Además, hay muchos otros factores contribuyentes que los oficiales no siempre tienen tiempo de investigar en la escena del choque, particularmente en casos de muertes y lesiones graves.

Comprender los detalles de los choques en los que hay drogas o alcohol involucrados también resultó ser difícil cuando se cuenta únicamente con los reportes de choques. Una razón es que los formularios de los reportes de choques no siempre permiten reportar la toxicología de las personas que no están manejando. Tal y como lo indican los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades, el 38% de las 11,600 personas que murieron en choques de tránsito con conductores bajo la influencia del alcohol en el año 2020 fueron otras aparte de los conductores afectados, por ejemplo un pasajero o peatón. No siempre se tomó en cuenta la toxicología de estas personas.

### ANÁLISIS

Reconociendo la necesidad de incluir fuentes de datos adicionales para proveer un panorama más completo de las tendencias de seguridad, el equipo de Vision Zero de Austin comparó la información sobre el uso de drogas y alcohol en los reportes de choques CR-3 de Austin con los datos de toxicología del TCME. Entre el 1/1/2018 y el 12/31/2022, hubo 448 víctimas de choques mortales en la jurisdicción para todo propósito de Austin dentro del Condado de Travis, para las cuales el TCME tenía la autoridad para realizar pruebas de toxicología, y que cumplieron con los protocolos de reportes de muertes del Departamento de Transporte y Obras Públicas de Austin (TPW, por sus siglas en inglés).

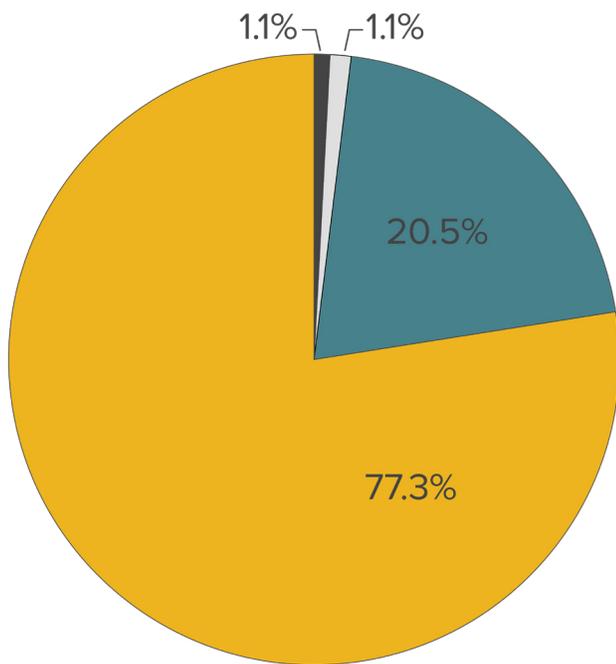
El personal de Vision Zero extrajo datos de las fuentes del Estado y del Condado para comparar cómo las agencias indicaron el uso de alcohol y drogas en estas 448 víctimas. Tanto los reportes de choques CR-3 como los reportes de toxicología del TCME incluyen espacios para registrar los resultados de pruebas específicas de alcohol y drogas. Usando estos formularios, el personal etiquetó cada muerte como un binario "sí" o "no" para drogas o alcohol para todos los datos de las agencias de reportes. Un resultado positivo para drogas, en cualquier concentración, contó como un "sí" y las tres drogas principales detectadas fueron THC, anfetaminas y cocaína. Un BAC igual o mayor a 0.08 define a una persona como legalmente intoxicada en Texas y contó como un "sí" en este análisis. Sin embargo, a menos que alguien esté manejando un vehículo de motor, no es necesariamente ilegal para una persona, como un peatón o pasajero, tener un BAC de 0.08 o más. Si bien existe una correlación entre el uso de drogas o alcohol, y los choques mortales, este informe no asigna causalidad para casos específicos.

## RESULTADOS DE LOS DATOS

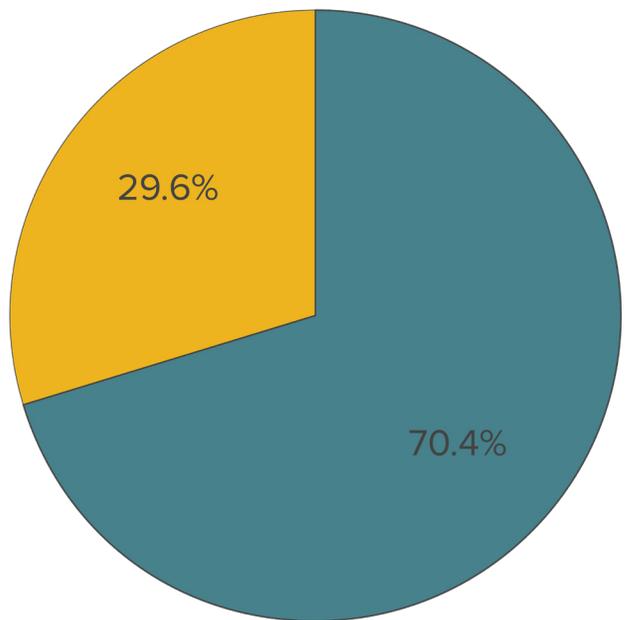
Al analizar las muertes en choques de tránsito entre el 1/1/2018 y el 12/31/2022 en el subconjunto de choques en el Condado de Travis, los resultados de toxicología en Austin variaron significativamente entre las agencias. **El TCME indicó niveles de BAC iguales o mayores de 0.08 o resultados positivos de drogas 47 puntos porcentuales por encima de los formularios CR-3 del estado.**

- Los reportes del TCME indicaron un BAC igual o mayor de 0.08 o resultados positivos de drogas para víctimas de choques mortales el 77% de las veces, y ningún uso de alcohol o drogas el 21% de las veces. En un 1% de las veces, el TCME encontró un BAC por debajo de 0.08, y no tenía registros de toxicología en un 1% de las veces.
- Los reportes de choques CR-3 indicaron un BAC igual o mayor de 0.08 o resultados positivos de drogas para víctimas de choques mortales el 30% de las veces, y ningún uso de alcohol o drogas el 70% de las veces.

Resultados de drogas y alcohol del TCME en el subconjunto del Condado de Travis



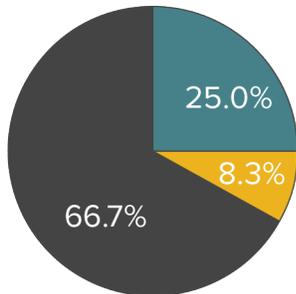
Resultados de drogas y alcohol de CR-3 en el subconjunto del Condado de Travis



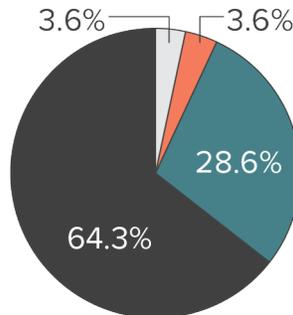
Al comparar los datos del TCME con los reportes de choques para personas que no son conductores y usuarios vulnerables que murieron en choques, las diferencias entre los resultados positivos de drogas y alcohol generalmente aumentan. Para estos casos, los datos del TCME reportaron niveles de BAC iguales o por encima de 0.08 o uso de drogas entre 33 y 67 puntos porcentuales más que los reportes de choques, con la mayor discrepancia en los choques mortales con ciclistas involucrados. En el subconjunto de choques del Condado de Travis, entre el 1/1/2018 y el 12/31/2022, hubo 22 muertes de ciclistas, 56 muertes de pasajeros, 38 muertes de motociclistas, 175 muertes de peatones, 161 muertes de conductores y 6 muertes de usuarios de micromovilidad. **En términos generales, el TCME indicó un BAC de 0.08 o más o uso de drogas en la mayoría de las muertes en todos los modos de transporte, desde un 64% en todas las muertes de pasajeros, en el extremo inferior del rango, hasta un 100% de las muertes en dispositivos de micromovilidad, en el extremo superior.**

## CONTINUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LOS DATOS

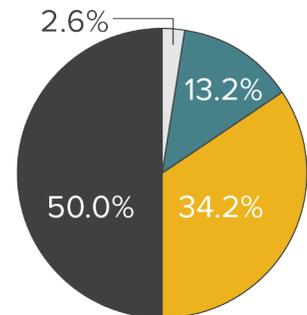
Resultados para ciclistas del TCME vs CR-3



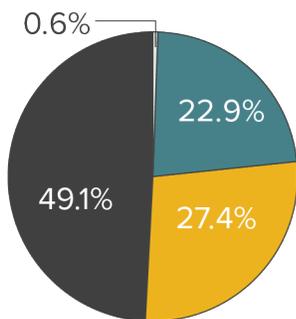
Resultados para pasajeros del TCME vs CR-3



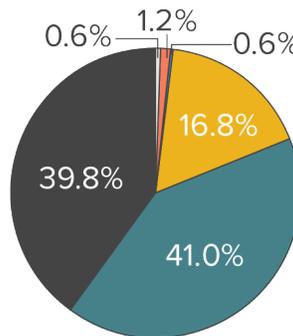
Resultados para motociclistas del TCME vs CR-3



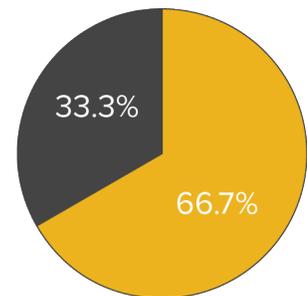
Resultados para peatones del TCME vs CR-3



Resultados para conductores del TCME vs CR-3



Resultados para usuarios de micromovilidad del TCME vs CR-3



Ambos: drogas / alcohol indicados

Ambos: no drogas / alcohol indicados

TCME: drogas / alcohol indicados, CR-3: no indicados

TCME: BAC < 0.08, CR-3: no indicado

TCME: faltan datos, CR-3: no indicados

CR-3: drogas / alcohol indicados, TCME: no indicados

## DISCUSIÓN ADICIONAL

Nuestro análisis encontró diferencias significativas entre los grupos de datos relacionados con el nivel de uso de drogas y alcohol entre las víctimas de choques mortales en Austin. Varios factores pueden explicar la discrepancia entre las agencias de reportes. Primero, los oficiales de policía investigan la responsabilidad legal y generalmente no actualizan los CR-3 con toxicología cuando se presume que la persona muerta tuvo la culpa pero no mató ni lesionó a otra persona. Segundo, los oficiales de policía no realizan ni solicitan pruebas de drogas a víctimas de choques mortales, sino que confían en las oficinas del médico forense para las actualizaciones de toxicología después de las evaluaciones. Por otra parte, el TCME realiza pruebas de toxicología en todas las muertes, a menos que la víctima haya estado en el hospital por largo tiempo o no haya disponible una muestra biológica adecuada de un momento cercano al choque. Tercero, los formularios de CR-3 no tienen espacio para indicar el uso de alcohol o drogas de los pasajeros u otras personas, aparte del conductor u otra persona primaria involucrada por unidad, y, por lo tanto, subestimarán inevitablemente el uso de alcohol y drogas entre las víctimas. Cuarto, puede haber muchos retrasos o datos incorrectos según los datos disponibles y tiempo. Por ejemplo, las agencias investigadoras tenían hasta el 1 de julio de 2023 para reportar los datos de 2022.

Estos hallazgos sugieren que el uso de alcohol y drogas juega un papel mucho más importante en las muertes de tránsito de lo que sugieren los reportes de choques, los cuales han sido históricamente la fuente primaria de datos para los esfuerzos de seguridad vial. Este análisis resalta la necesidad de integrar fuentes alternativas de datos, como los datos del TCME, en los procesos de Vision Zero para proveer información más precisa sobre las causas potenciales de los choques graves y priorizar mejor las estrategias e iniciativas.

## QUÉ ESTAMOS HACIENDO

Partiendo de los hallazgos de nuestro análisis de los datos del TCME, Vision Zero ha comenzado a trabajar con la Unidad de Homicidios Vehiculares del Departamento de Policía de Austin (APD, por sus siglas en inglés) para actualizar todos los reportes de choques mortales de manera consistente de ahora en adelante para que los datos sobre choques capturen con mayor precisión la medida de la presencia de drogas y alcohol en las víctimas de choques mortales. Actualmente es un proceso manual y existe el deseo de que se automatice en el futuro. Vision Zero continúa explorando el uso de fuentes alternativas de datos para complementar nuestro uso de datos sobre choques y obtener un panorama más completo sobre los incidentes de tránsito que están ocurriendo en las calles de Austin. Más allá del tema de las drogas y el alcohol, hemos establecido las siguientes colaboraciones:

- En 2021, trabajamos con el Servicio de Emergencias Médicas de Austin-Condado de Travis y con el Departamento de Bomberos de Austin para comprender sus sistemas de datos y cómo identificar las llamadas para servicios relacionados con choques de vehículos de motor. Continuamos creando herramientas para aprovechar mejor esta información e identificar rápidamente las tendencias de choques, así como la escala de los choques con usuarios vulnerables que no reciben reportes de choques.
- Establecimos relaciones con Salud Pública de Austin y Dell Seton para adquirir datos a nivel de resumen sobre lesiones en patinetas eléctricas. Un estudio en Austin de Salud Pública de Austin y los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades indicó que solo el 16% de los incidentes en patinetas eléctricas está relacionado con interacciones con vehículos de motor. Por lo tanto, para comprender mejor la frecuencia y gravedad de los choques relacionados con patinetas eléctricas en Austin, no podíamos depender únicamente de los reportes de choques de vehículos de motor. Adquirir esta información es muy difícil debido a los estándares de manejo de datos y privacidad de las instalaciones médicas; sin embargo, nos ha brindado información valiosa que no estaba disponible en el pasado.

Vision Zero también continúa apoyando varias iniciativas enfocadas específicamente en prevenir el manejo bajo la influencia. TPW ha otorgado fondos a la Iniciativa de No Rechazo (NRI, por sus siglas en inglés) de APD que permite que los oficiales de policía obtener órdenes judiciales para muestras de sangre de los conductores que se niegan a realizarse pruebas de aliento, pero que se sospecha están por encima del límite legal de BAC. Específicamente, los fondos de TPW han pagado los costos de sobretiempos de los detectives de APD para asistir en el procesamiento de los arrestos durante la Iniciativa de No Rechazo. De acuerdo con APD, hubo más de 1,250 arrestos relacionados con DWI durante la iniciativa en el 2020. El programa busca mejorar la capacidad de pruebas de BAC y proveer evidencia crítica a los fiscales en juicios por jurado, particularmente para homicidios involuntarios en choques de tránsito.

Más recientemente, el personal de Vision Zero está trabajando en un Equipo de Acción contra el Manejo Bajo la Influencia, formado por Salud Pública de Austin en octubre de 2022, para reunir a más de 20 socios locales y regionales y poner en práctica estrategias basadas en la evidencia, usando un marco de trabajo de salud pública, para prevenir el manejo bajo la influencia. Actualmente, el equipo de acción está trabajando en los objetivos identificados en cuatro áreas de enfoque (cumplimiento, procesamiento y desvío; mejoramiento de datos; educación y concientización; y políticas y prevención) y continúa reuniéndose regularmente para ponerse al día sobre el progreso e identificar los siguientes pasos.

Esta investigación y las iniciativas descritas más arriba son consistentes con el Plan Estratégico de Movilidad de Austin, que pide a Vision Zero dar prioridad a las estrategias de seguridad basadas en evidencia y compartir información con socios clave y el público. Esta investigación fomenta la responsabilidad de Vision Zero de “crear una mayor comprensión de los factores de riesgo que conducen a choques graves”, abordar los factores contribuyentes y evaluar las intervenciones de seguridad.



Los análisis de Vision Zero son una serie de documentos informativos sobre investigaciones e iniciativas innovadoras realizadas por el Departamento de Transporte y Obras Públicas de Austin en un esfuerzo por reducir significativamente las muertes y lesiones graves en nuestra comunidad. Puede enviar sus preguntas o comentarios sobre este reporte a [VisionZero@AustinTexas.gov](mailto:VisionZero@AustinTexas.gov).