



## Análisis de la Comercialización de Bebidas Alcohólicas en Estaciones de Servicio

Septiembre 2020



**CESGAR**  
Cámara de Estaciones de Servicios, Garages y Afines de Rosario

## Introducción

El presente informe tiene como objetivo analizar distintos aspectos sobre la comercialización de bebidas alcohólicas en estaciones de servicio y sus tiendas de conveniencia.

Se estudia la Ordenanza Municipal Nro. 6625 de la Ciudad de Rosario, en la que se prohibió la comercialización de productos con graduación alcohólica, profundizando en los argumentos que se esgrimió en el cuerpo legislativo

El objetivo del presente es echar luz sobre la realidad empírica que surge de la problemática del alcohol, buscando determinar si la prohibición tuvo efectos y eventualmente en qué magnitud. Adicionalmente, determinar si la información recolectada verifica o no los supuestos que motivaron la sanción de la Ordenanza en cuestión.

Para ello se estudiaron documentos técnicos de la *Organización Mundial de la Salud*, informes de distintos organismos gubernamentales de distintas jurisdicciones vinculados a la materia objeto de estudio, así como un análisis sobre la profusa normativa internacional, nacional y regional con competencia sobre el tema en cuestión.

## Antecedentes Normativos sobre el particular

La Ordenanza Nº 6625 de la Ciudad de Rosario, sancionada en el año 1998, expone un conjunto de argumentos para limitar la comercialización de bebidas alcohólicas en estaciones de servicio de la ciudad. En los considerandos de la norma se establecen buenas intenciones, algunas de las cuales no encuentran verificación empírica, entre los que se mencionan:

- Perniciosos efectos del alcohol sobre el comportamiento humano.
- La peligrosidad que representa la ingesta de bebidas al momento de conducir un vehículo.
- Elementos fisiológicos del consumo de alcohol al volante.
- Que en este entendimiento parece poco menos que un desafío al destino que se expendan bebidas alcohólicas en los quioscos, minimercados, drugstores y bares u otros tipos de establecimientos sitios en estaciones de servicio, pues esto predispone a conducir bajo los efectos etílicos.

- Se argumentó que la prohibición desalentará directamente el consumo de alcohol por parte de automovilistas y con ello se evitará la incidencia de esta causa de siniestralidad.
- La mera exhibición alentaría a los conductores a conducir bajo efectos del alcohol.

Adicionalmente, según lo establecido por el artículo 132 (ex 121) de la Ley Provincial N° 13.051 se prohíbe la venta de bebidas alcohólicas a menores de 18 años.

Finalmente, la comercialización de bebidas alcohólicas en la ciudad de Rosario se encuentra prohibida por la Ordenanza N° 7630, en el horario establecido entre las 23 y las 08 hs.

## Análisis en la Provincia de Santa Fe

Según un relevamiento realizado en agosto del 2020 por la *Federación Argentina de Expendedores de Nafta del Interior*, sobre un muestreo representativo de localidades relevadas, sólo el 9% dispone una prohibición expresa a la comercialización de bebidas alcohólicas en estaciones de servicio.

El 91% de las localidades relevadas permite su venta. Según el trabajo de campo realizado, se extiende mayoritariamente el horario permitido entre las 6 y las 22 hs, quedado vedada su comercialización fuera de dicho rango horario.

Asimismo, se reafirma la prohibición de venta a menores de 18 años, cuestión establecida en el ordenamiento legal vigente.

A continuación, se incluyen las localidades relevadas en la muestra en las que se permite la comercialización de bebidas alcohólicas en estaciones de servicio:

*Arequito, Armstrong, Cañada de Gómez, Carmen del Sauce, Caseros, Ceres, Chañar Ladeado, Clucellas, Constitución, Coronda, Fighiera, Firmat, Gálvez, Humberto Primo, Las Toscas, María Juana, Peirano, Reconquista, Roldán, San Guillermo, San Jorge, San Lorenzo, Santa Fe, Santo Tomé, Villa Constitución, Villa Minetti, Acebal, Carmen del Sauce, Álvarez, Alvear, Arroyo Seco, Funes, General Lagos, Pérez, Piñero, Pueblo Esther, Uranga, Albarellos, Zavalla.*

## Análisis Internacional

A los efectos de analizar el tratamiento normativo en distintos países del mundo, según la información relevada, se destacan los siguientes aspectos:

- En *Francia* se prohíbe la comercialización de bebidas alcohólicas en estaciones de servicio únicamente en horario nocturno.

- En *Chile*, se encuentra permitida la comercialización en “bombas de bencina o estaciones de servicio”, aunque se encuentra prohibido su consumo dentro de los establecimientos.
- En *Uruguay*, se encuentra permitida fuera del horario de 22 a 8 hs.
- En *España*, existe un tratamiento diferencial dependiendo de la comunidad autónoma donde está establecida la estación de servicio. No obstante, podemos destacar que según la información recolectada a modo de muestreo, se encuentra permitida en *Baleares, Cantabria, Castilla-La Mancha, Extremadura y Madrid*.

Cabe destacar que, en ciertas comunidades autónomas, se limita la comercialización de bebidas alcohólicas en estaciones de servicio para aquellos productos con un gradiente superior a 20°.

- En los *Estados Unidos de América*, el tratamiento es diferente según el Estado donde de radicación.
  - En *Los Ángeles* las normas de venta de alcohol en una “gasolinera” incluyen:  
Ninguna cerveza o vino se mostrará dentro de cinco pies del registrador o la puerta delantera a menos que haya un refrigerador permanentemente.  
  
No se mostrarán anuncio de bebidas alcohólicas en la isla de combustible para autos, las paredes del negocio o ventanas.  
  
No se hará la venta de bebidas alcohólicas en refrigeradores de paletas.  
  
Los empleados en servicio entre las 10 pm y 2 am que venden cerveza o vino deberán tener por lo menos 21 años de edad.
  - En el estado de *California*, se restringe la venta de alcohol entre las 2 y las 6 hs. La venta no tiene restricciones tanto para estaciones de servicio como para sus tiendas de conveniencia por fuera de los horarios de prohibición.
  - *Kansas* dispone de normativa que limita la venta de alcohol en estaciones de servicios y almacenes solo a la venta de cerveza de graduación hasta 3,2% de alcohol.
  - En *Luisiana* la comercialización de bebidas alcohólicas no encuentra ningún tipo de limitación, ya sea horaria o comercial, tratamiento que alcanza a las estaciones de servicio.
  - En *Nueva Jersey*, se limita la venta a aquellas radicaciones comerciales que dispongan de la licencia correspondiente. También se restringe el horario

de 22 a 8 hs para la comercialización de licores, aunque no existe limitación para otros productos las 24 hs.

- En el estado de *Virginia*, las estaciones de servicio pueden vender cerveza y vino, debiendo restringir su venta entre las 24 y 6 hs.
- Finalmente, en *Wisconsin*, se permite la comercialización en estaciones de servicio de licor, vino y cerveza por fuera del horario restringido, establecido de las 2 a las 6 hs.

## Recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud

Según el informe “*Estrategia mundial para reducir el uso nocivo del alcohol*” publicado por la *Organización Mundial de la Salud*, en el acápite en el cual se analiza la disponibilidad de alcohol, en nada hace referencia a una supuesta vinculación entre comercialización de bebidas alcohólicas en estaciones de servicio y la problemática sobre accidentes de tránsito.

Según establece el informe “las estrategias de salud pública destinadas a regular la disponibilidad comercial o pública de alcohol mediante leyes, políticas y programas son un medio importante para reducir el nivel general de uso nocivo del alcohol. Esas estrategias prevén medidas esenciales para evitar el acceso fácil al alcohol por parte de grupos vulnerables o de alto riesgo. Se entiende como grupos vulnerables la población menor de edad cuyo consumo se prohíbe o las limitaciones imperantes a los horarios definidos como problemáticos.

El grado de reglamentación de la disponibilidad de alcohol dependerá de las circunstancias locales, en particular el contexto social, cultural y económico, y de las obligaciones internacionales vinculantes en vigor. En algunos países en desarrollo y países de ingresos bajos y medios el alcohol se obtiene principalmente en mercados informales, por lo que los controles oficiales de las ventas se tienen que complementar con medidas dirigidas al alcohol ilícito o el alcohol de producción informal.

Por otra parte, la imposición de restricciones demasiado severas a la disponibilidad de alcohol puede fomentar la aparición de un mercado ilícito paralelo. El suministro indirecto de alcohol, por ejemplo, a través de padres o amigos, se debe tener en cuenta en las medidas sobre la disponibilidad de alcohol.

Las recomendaciones del organismo internacional sobre opciones de política pública e intervenciones comprenden las siguientes acciones de abordaje:

1. Implantación, puesta en funcionamiento y exigencia del respeto de un sistema adecuado para regular la producción, la venta al por mayor y el servicio de bebidas alcohólicas y que imponga límites razonables a la distribución de alcohol y el

funcionamiento de los puntos de venta de alcohol, de conformidad con las normas culturales, mediante la aplicación de las siguientes medidas posibles:

- Introducir cuando proceda un sistema de autorización de la comercialización al por menor o monopolios estatales orientados a la salud pública.
- Regular el número y la ubicación de los puntos de venta de alcohol, situados o no en locales.
- Regular los días y el horario de apertura de los puntos de venta minorista.
- Regular las modalidades de venta de alcohol al por menor.

## 2. Regular la venta al por menor

- Establecimiento de una edad mínima apropiada para comprar o consumir bebidas alcohólicas y adopción de otras políticas para dificultar la venta de bebidas alcohólicas a los adolescentes y su consumo por éstos.
- Adopción de políticas para impedir la venta a personas ebrias y a las que no han cumplido la edad mínima legal, y consideración de la posibilidad de implantar mecanismos para exigir responsabilidad a vendedores y camareros de acuerdo con la legislación nacional.
- Formulación de políticas relativas al consumo de alcohol en lugares públicos y en actividades y funciones oficiales de organismos públicos.
- Adopción de políticas orientadas a reducir y eliminar la disponibilidad de bebidas alcohólicas producidas, vendidas y distribuidas de manera informal o ilícita, así como para regular o controlar el alcohol de producción informal.

Finalmente, lo cierto es que las medidas propuestas por el organismo de la *Organización de las Naciones Unidas (ONU)* especializado en gestionar políticas de prevención, promoción e intervención a nivel mundial en la salud, conformado por 195 Estados miembros, en nada hacen referencia a la limitación y prohibición de la comercialización de bebidas alcohólicas en estaciones de servicio, tiendas de conveniencia y establecimientos afines.

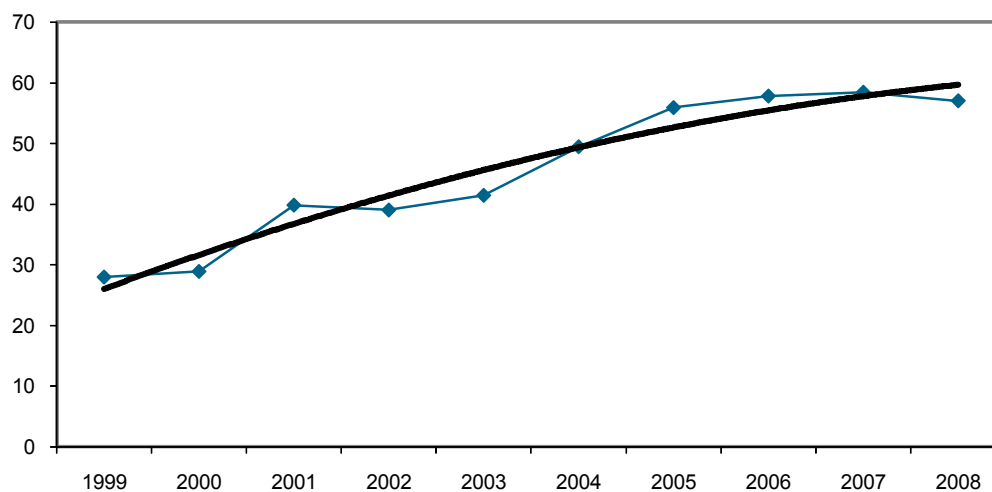
También es dable destacar que debe prestarse suma atención a la cuestión planteada por el organismo internacional sobre la prohibición, impulsora de mercados ilícitos que en nuestra ciudad pueden detectarse en la modalidad de acceso de jóvenes de menos de 18 años, quienes eventualmente pueden adquirir los productos prohibidos sin ningún tipo de limitación.

## Estadística sobre accidentes viales

El informe “*Accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Fe – 1983/2008*”, publicado por el *Instituto Provincial de Estadísticas y Censos dependiente del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado del Gobierno de la Provincia de Santa Fe*”, analiza con profundidad y rigor estadístico la evolución de los accidentes de tránsito, las víctimas fallecidas y lesionadas en la provincia, discriminado por Departamentos, en el período comprendido entre los años 1983 y 2008.

Según la información referida al Departamento Rosario, enclave geográfico motivo del presente informe, la cantidad de accidentes cada mil habitantes presenta el mismo comportamiento que a nivel provincial.

**Relación accidentes cada mil habitantes. Departamento Rosario. 1999-2008**

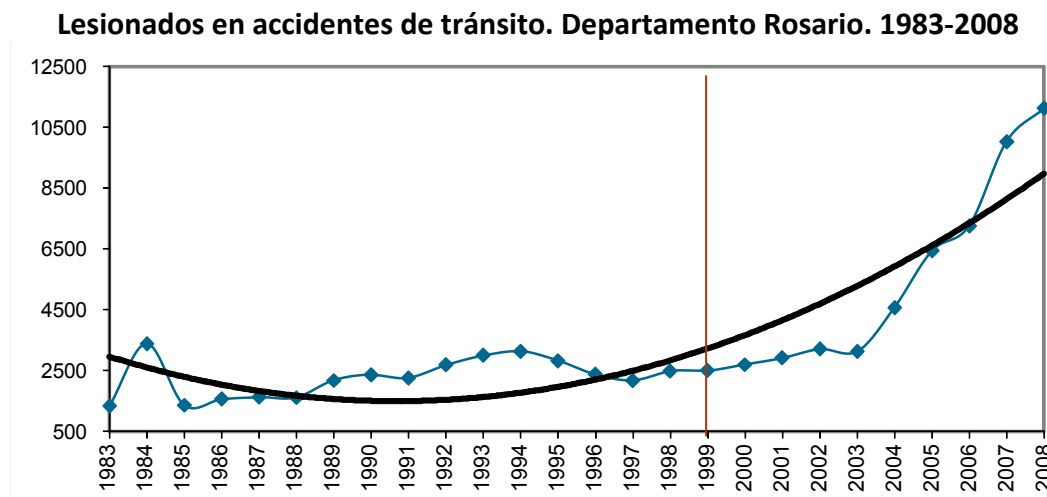


Fuente: INDEC – IPEC – Policía de la Provincia de Santa Fe

En el departamento Rosario, se produjeron en promedio el 64% de los accidentes de tránsito ocurridos en la Provincia, sin embargo, en promedio sólo el 33% del total de lesionados en estos siniestros lo hicieron en dicha división política.

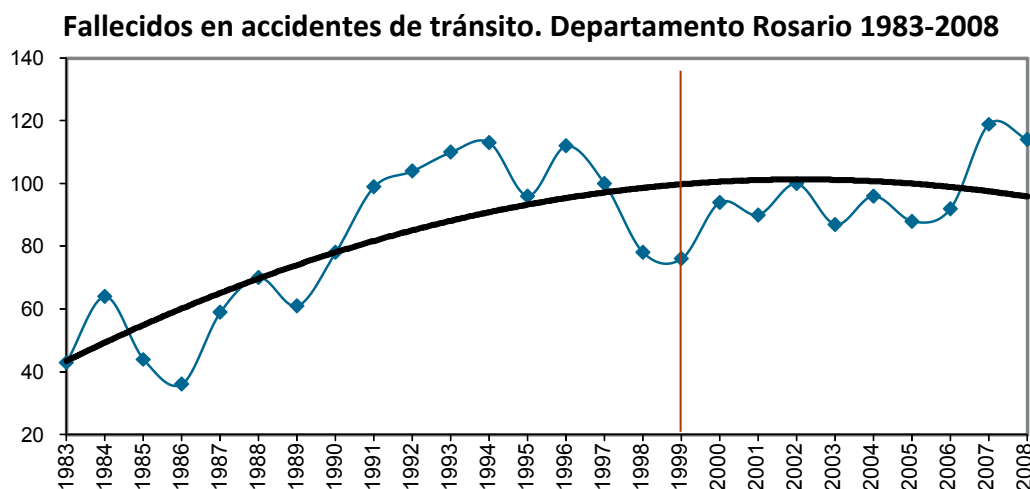
Al igual que en los puntos anteriormente analizados, la tendencia de la serie de lesionados en este departamento presenta el mismo comportamiento que la tendencia provincial, siendo esta positiva y a tasas crecientes.

De esta forma en 1983 cada 100 accidentes se lesionaban 4 personas y en 2008 cada 100 accidentes se lesionaron 16, incrementándose en un 278% la cantidad de lesionados respecto a la cantidad de accidentes anuales.



Fuente: Policía de la Provincia de Santa Fe

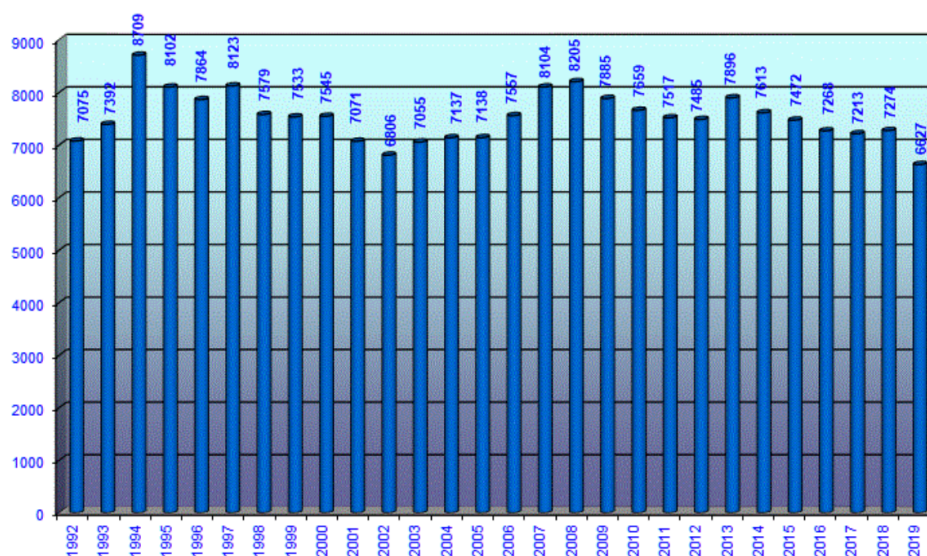
En el Departamento Rosario si bien ha aumentado el número de víctimas fatales en accidentes de tránsito, al igual que en el resto de la Provincia, si se observa la tasa que relaciona dos períodos consecutivos, esta es decreciente, indicando incrementos cada vez más pequeños.



Fuente: Policía de la Provincia de Santa Fe

Se destaca el hecho que si bien en el Departamento Rosario han ocurrido en promedio el 64% (43.585) de los accidentes de tránsito de toda la Provincia, en los mismos se concentraron fallecieron en promedio el 20% (es decir 2.175 muertos en el período de referencia y un promedio de 87 muertes por año) del total provincial.

La *Asociación Civil Luchemos por la Vida*, expone en su página web la estadística de personas fallecidas por año por accidentes de tránsito en la República Argentina.

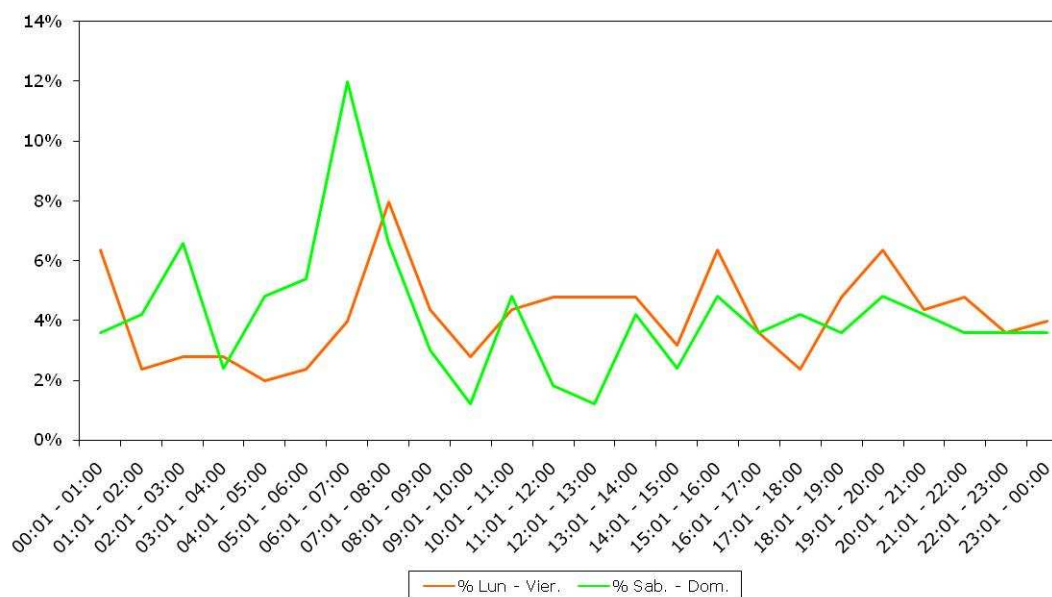


Fuente: Asociación Civil Luchemos por la Vida

Para continuar analizando la cuestión con información objetiva, el Informe sobre *“Siniestros viales con víctimas fatales del Año 2015 Datos Consolidados”* publicado por la *Agencia Provincial de Seguridad Vial*, dependiente del Ministerio de Seguridad Provincia de Santa Fe brinda información de suma utilidad.

Si se realiza un análisis relativo al total de accidentes con víctimas fatales por grupo de días, se observa que la cantidad de accidentes es mayor, en general, los fines de semana en la franja horaria comprendidas principalmente en horas de la madrugada y la mañana de 01:00 a 07:00 Hs.

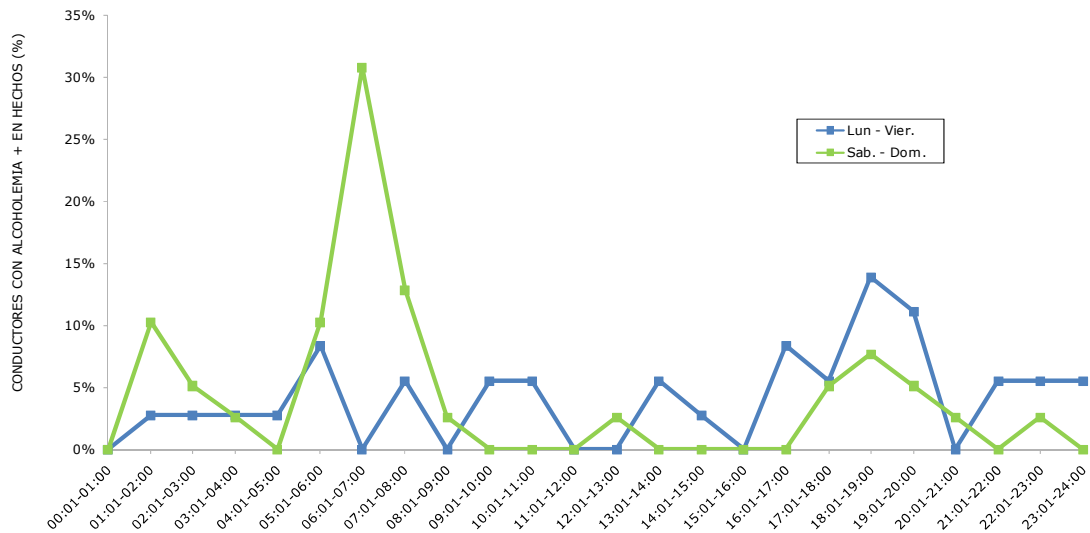
### Porcentaje de Accidentes con Víctimas Fatales por día de la semana según hora de ocurrencia | Año 2015



Fuente: Agencia Provincial de Seguridad Vía Santa Fe

Profundizando en este punto, según el Informe sobre “*Siniestros viales con lesionados y víctimas fatales del Año 2014*” publicado por la *Agencia Provincial de Seguridad Vial*, dependiente del *Ministerio de Seguridad Provincia de Santa Fe*, se observa que durante los fines de semana, en la franja horaria de 01:00 a 04:00 la cantidad de conductores con alcoholemia positiva supera la de los días de semana, incrementándose considerablemente en el horario de 05:00 a 08:00.

### Distribución de los conductores con alcoholemia positiva según horario para lunes a viernes y fines de semana | Año 2014



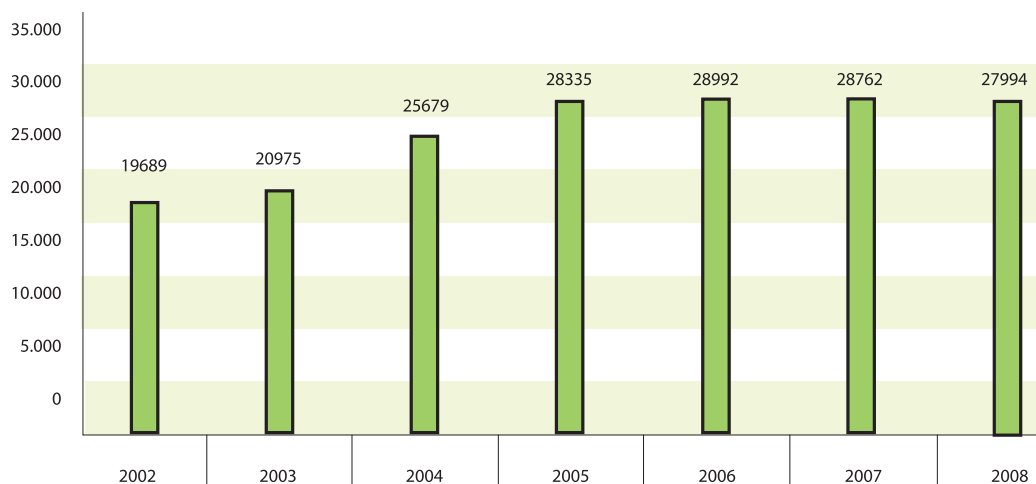
Fuente: Agencia Provincial de Seguridad Vial Santa Fe

Según los argumentos establecidos en el *Plan Integral de Movilidad*, publicado en el año 2011 por el *Ente de Transporte de Rosario* juntamente con la *Municipalidad de Rosario*, se establece una relación de causalidad entre el crecimiento del parque automotor y los accidentes de tránsito.

Según se expresa en el documento “los accidentes de tránsito tienen relación directa con el aumento de la cantidad de automóviles en circulación, advirtiéndose un incremento de ambos en el proceso de reactivación económica del período 2003/2004 y estabilizándose con un patentamiento sostenido de automóviles particulares desde el 2005.

Si se toma como año base el 2002, en pleno transcurso de la crisis institucional argentina, y se lo compara con datos actuales para toda la ciudad de Rosario se puede apreciar un incremento en la cantidad de accidentes que alcanza el 42%. Pero los valores del período 2005/2008 son estables”.

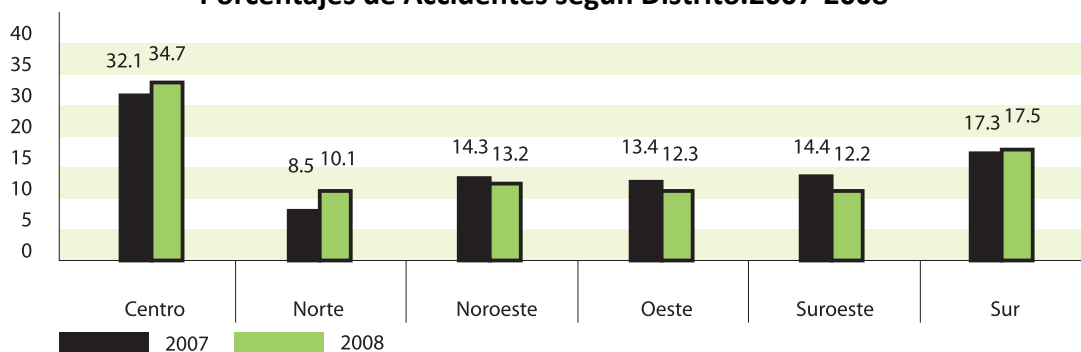
### Accidentes en Rosario, sin lesiones, 2002-2008



Fuente: Plan Integral de Movilidad sobre datos de SIDEAT (2008).

El mismo informe, enfatiza que “haciendo una comparación entre la cantidad de accidentes sufridos a nivel de distrito municipal, se observa que en el centro se manifiesta la mayor cantidad de accidentes sin lesionados de Rosario, dando cuenta de la condición exigua del trazado, la continua exigencia de usos diversos del suelo urbano central y la alta conflictividad derivada de estos factores en las arterias más transitadas de la ciudad y, en particular, en las calles del microcentro”.

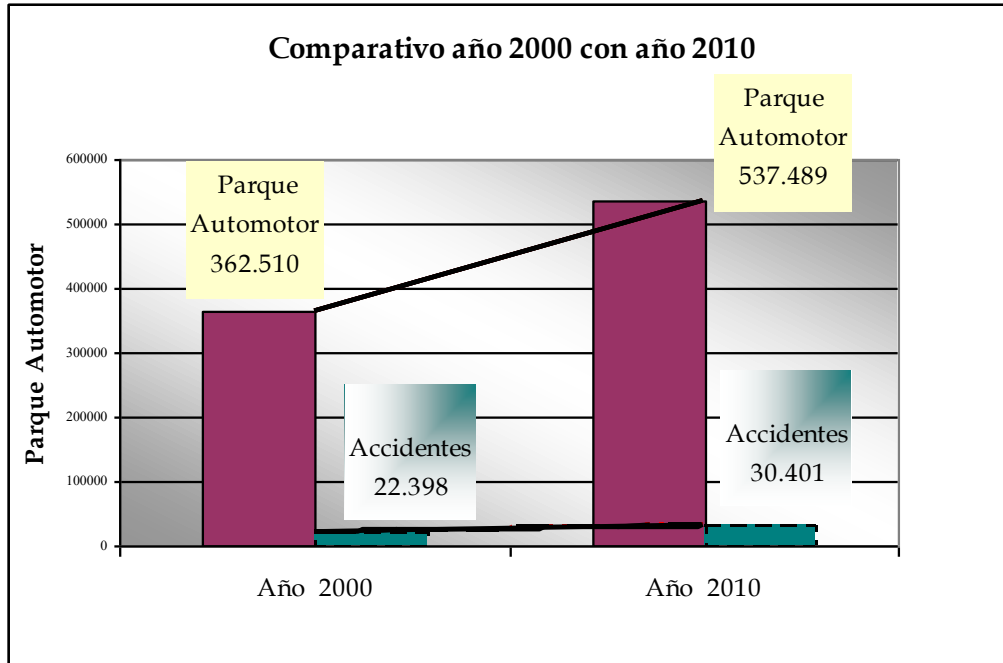
### Porcentajes de Accidentes según Distrito.2007-2008



Fuente: Comisión de Seguridad Vial

Según lo expuesto, resulta evidente que la accidentabilidad en la ciudad de Rosario se explica por diversos factores, como ser el aumento del parque automotor, el estado de la calzada, la fluidez del tránsito. Estas problemáticas se concentran en el distritocentro según lo descrito en el informe aludido. Cabe destacar que en no se ha encontrado evidencia que demuestre que el consumo de alcohol es una causa predominante predominante de los siniestros.

Según el informe elaborado por el Sistema Integrado de Denuncias de Accidentes de Tránsito de la Ciudad de Rosario, el Parque Automotor de Rosario en el año 2000 era de 362.510 vehículos (API) y los accidentes registrados en ese año fueron 22.398. En el año 2010, este Parque aumentó a 537.489 vehículos y los accidentes registrados fueron 30.401. Por lo tanto se infiere que el Parque automotor en Rosario en los últimos 10 años creció un 48.26% y los accidentes sólo lo hicieron en un 35.73%. De la información precedente se desprende que un factor de incidencia sobre los accidentes se vincula directamente con el crecimiento del parque automotor.



## Conclusiones

Según la evidencia recolectada y analizada, no se ha podido demostrar que, tal como se argumentó en la Ordenanza N° 6625, “la prohibición (de comercializar bebidas alcohólicas en estaciones de servicio) desalentará directamente el consumo de alcohol por parte de automovilistas y con ello se evitará la incidencia de esta causa de siniestralidad”, más bien todo lo contrario.

No podemos dejar de lado que la comercialización de bebidas alcohólicas en las estaciones de servicio no facilita el acceso a personas menores de 18 años, según lo establecido por el artículo 132 (ex 121) de la Ley Provincia N° 13.051. Más aún, los jóvenes comprendidos por la prohibición acceden por vías alternativas e ilegales a dichos productos, tal como lo asegura el informe de la Organización Mundial de la Salud utilizado como referencia en el presente informe.

Adicionalmente, la comercialización de bebidas alcohólicas se encuentra prohibida por la Ordenanza N° 7630 en el horario entre las 23 y las 08 hs.

En este punto, creemos que resulta sencillo verificar que el cese de comercialización en quioscos y minimercados, en el horario mencionado, en nada incidió sobre la disminución en los accidentes viales. Más bien hemos encontrado que el desarrollo de políticas públicas de control, como los controles de alcoholemia desarrollados por la Municipalidad de Rosario, han sido los más efectivos en desalentar el consumo de alcohol al volante.

También creemos que los endeble argumentos de la Ordenanza no encuentran verificación científica alguna, sino más bien se basan en las válidas intenciones del redactor del proyecto de aquel entonces, entendemos que basadas en la buena fe.

No podemos dejar de considerar que, en los supermercados e hipermercados de la ciudad, los clientes asisten en su gran mayoría en automóviles, sin estar vedada la venta de bebidas alcohólicas a los mismos.

Otra situación que distorsiona la realidad tiene que ver con los comercios próximos a estaciones de servicio (linderos o a escasos metros), los cuales comercializan los productos prohibidos a los expendedores de combustibles, tornando ineficaz el objetivo declamado.

Los datos estadísticos expuestos en el presente informe permiten demostrar la ineficacia de la norma en cuanto a la prevención de accidentes viales, toda vez que los argumentos aludidos no se relacionan con la evidencia empírica.

Prueba de ello son los datos de accidentología vial posterior a la sanción de la norma, en el año 1998, a partir del cual se verifica:

- La relación de **accidentes cada 1000 habitantes se duplicó** en los 9 años posteriores a la sanción de la norma.
- Se **cuadruplicó la cantidad de accidentes sin lesionados** en los 9 años posteriores a la sanción de la norma.
- Un **incremento del 57% en la cantidad de personas fallecidas** en accidentes de tránsito, en el período posterior a la sanción de la norma.

Finalmente, pudimos demostrar que la estadística pública sobre la distribución de los conductores con alcoholemia positiva según horario para lunes a viernes y fines de semana, muestra que **el mayor grado de accidentes de personas alcoholizadas se da durante los fines de semana, en el horario de 4 am a 8 am, horario en el que se encuentra vedada la venta de bebidas alcohólicas** en toda la ciudad de Rosario, según la Ordenanza mencionada.



**Lic. Cristian Bergmann**  
**Septiembre de 2020**  
**Mat. 06/1197**  
**CPCE Santa Fe – II**

## Anexo referencias bibliográficas

- <https://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales>
- <http://www2.cedom.gob.ar/es/legislacion/poderdepolicia/comerbiser/index6f.html>
- [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119887/\(subtema\)/93816](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119887/(subtema)/93816)
- [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119887/\(subtema\)/93816](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/119887/(subtema)/93816)
- <https://www.hoylosangeles.com/noticias/local/hoyla-loc-desalientan-a-las-gasolineras-de-vender-alcohol-para-menores-con-reglas-estrictas-20171011-story.html>
- [https://www.who.int/substance\\_abuse/activities/msbalcstrategies.pdf](https://www.who.int/substance_abuse/activities/msbalcstrategies.pdf)
- <https://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/generales/total-de-muertos-anuales-en-accidentes-de-transito-en-argentina-entre-1992-y-2016>