

El RACC presenta el estudio “La distracción de los conductores: un riesgo no percibido”

Los conductores infravaloran la influencia de las distracciones como primera causa de accidentes de tráfico en España

➤ ***Las distracciones intervienen en el 34% de la accidentalidad vial***

Madrid, 26 de noviembre de 2008.- El RACC, ha presentado hoy el estudio “*La distracción de los conductores: un riesgo no percibido*”, con la presencia del Ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, y del presidente del RACC, Sebastián Salvadó. Este proyecto se enmarca en la línea de investigación que la Fundación RACC lleva a cabo desde unos años, con el objetivo último de que las distracciones, primer factor concurrente de accidentalidad en nuestro país, ocupen la atención de la opinión pública, de la política de seguridad vial, y lo más importante, de la actitud de los automovilistas.

A pesar de que en España, en muy poco tiempo se han observado avances muy significativos, tanto por lo que se refiere a la generalización del uso del cinturón de seguridad por los automovilistas y del casco por los motoristas, a una corrección importante de los excesos de velocidad, y a una actitud mucho más prudente en relación al binomio alcohol-conducción, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), las distracciones son el primer factor concurrente de accidentalidad en nuestro país. En 2006 la distracción fue un factor concurrente en un tercio de los accidentes en España, por lo que cabe estimar que en ese año alrededor de 1.100 personas fallecieron en accidentes de tráfico asociados a algún tipo de factor distractor la causa del 34,4% de los accidentes de tráfico.

El proyecto “*La distracción de los conductores: un riesgo no percibido*” se compone de:

- Un informe académico
- Un vídeo de simulaciones que ejemplifica la actitud de los conductores según diferentes tipos de distracción al volante
- Un vídeo con las aportaciones de seis de los pilotos españoles en activo más relevantes (Carlos Sainz, Dani Sordo, Pedro Martínez de la Rosa, Marc Gené, Dani Pedrosa y Jorge Lorenzo) donde explican sus experiencias para gestionar las distracciones y tratar de evitarlas.

La distracción como problema de seguridad vial Infracciones de los conductores implicados en accidentes

Las distracciones están presentes en el 34,4% de los accidentes con víctimas en carretera y zona urbana en España, con una evolución ascendente en el tiempo.

Opinión de los conductores

Las distracciones son infravaloradas por los conductores españoles ya que las colocan como la 4ª causa de accidentalidad vial, por detrás del alcohol o las drogas, las infracciones y la conducción agresiva.

Características de los accidentes por una distracción

Los accidentes más habituales a causa de una distracción son salidas de vía, choques con el vehículo precedente o atropellos. Se producen habitualmente en trayectos y condiciones de tráfico favorables, normalmente cuando el conductor relaja su atención.

Características de los conductores que se ven implicados en distracciones

Los conductores que se ven implicados con más frecuencia en situaciones de tráfico peligrosas debido a una distracción son menores de 20 años, con poca experiencia como conductores; hombres y mujeres por igual y que han sido sancionados anteriormente por infracciones de tráfico. En los conductores jóvenes la principal causa de la distracción está relacionada con la realización de una segunda actividad (uso del teléfono móvil, manipular el equipo de música, etc.)

Principales consecuencias de las distracciones

- **Dificultad para controlar la posición lateral**
- **Deficiente control de la velocidad de conducción.**
- **Disminución de la distancia de seguridad.**
- **Incremento del tiempo de reacción de frenada**
- **Reducción de las prácticas de seguridad.**

Factores determinantes

La peligrosidad de las distracciones depende de 3 factores: la complejidad, la duración y la frecuencia.

Distracciones según su nivel de complejidad
Bajo <ul style="list-style-type: none">· Mantener una conversación con el pasajero del asiento contiguo.· Regular la climatización.· Encender la radio.
Medio <ul style="list-style-type: none">· Hablar o escuchar por el móvil (sin dispositivo de manos libres).· Insertar o retirar un CD o un casete.· Mirar objetos en el exterior del vehículo.
Elevado <ul style="list-style-type: none">· Localizar, alcanzar, responder o marcar un número en el móvil.· Utilizar la agenda electrónica o reprogramar el navegador.· Atender a animales o a niños en el asiento trasero del vehículo.
<small>Fuente: elaboración propia</small>

Duración de las principales distracciones:

- Marcar un número de teléfono en el móvil: **13 segundos**
- Responder a una llamada telefónica: **8 segundos**
- Duración media de una conversación: **1,5 minutos**
- Encender un cigarrillo: **4 segundos**
- Ajustar la radio o el reproductor de CD: **5-6 segundos**
- Frecuencia de manipulación de la radio: **8 veces/hora de conducción**

Distracciones más frecuentes:

- Ajuste de controles de la radio
- Hablar con algún pasajero
- Marcar un número en el teléfono móvil
- Hablar por el teléfono móvil
- Buscar y responder por el móvil cuando suena
- Leer un documento o mapa mientras se conduce
- Recoger objetos del suelo o de entre los asientos
- Alcanzar la bandeja portaobjetos
- Atender a los niños
- Introducir datos de destino en el sistema de navegación

Distracción y velocidad

La distracción y la velocidad son un binomio que aumenta muy significativamente los niveles de riesgo durante la conducción.

La distancia de seguridad necesaria para evitar cualquier colisión prácticamente se triplica cuando la velocidad pasa de 50 a 120 km/h. Ese aumento del riesgo se debe, al aumento de la distancia recorrida durante la distracción.

Distractores tecnológicos**Uso del móvil**

- Es una de la actividad distractora que más de ha incrementado durante la última década entre los conductores de vehículos. Usar un teléfono móvil sin dispositivo de manos libres durante la conducción produce distracción visual, auditiva, biomecánica y cognitiva. El riesgo de accidente podría ser entre cuatro y seis veces superior al riesgo en condiciones normales de conducción.

El uso del navegador de conducción

- Existe una preocupación respecto al posible efecto distractor que los navegadores pueden ocasionar al conductor. Este efecto está vinculado al uso inadecuado del navegador por parte de los conductores. Un estudio experimental compara el uso de los navegadores con el de los mapas y planos tradicionales y concluye que su efecto es menos distractor que el de éstos.

El uso del aparato de música

- Es probablemente el primer dispositivo tecnológico potencialmente distractor. Manipular el equipo de audio puede requerir desviar la vista de la vía durante un tiempo considerable (entre 3 y 6 segundo) y separar la mano del volante. Es

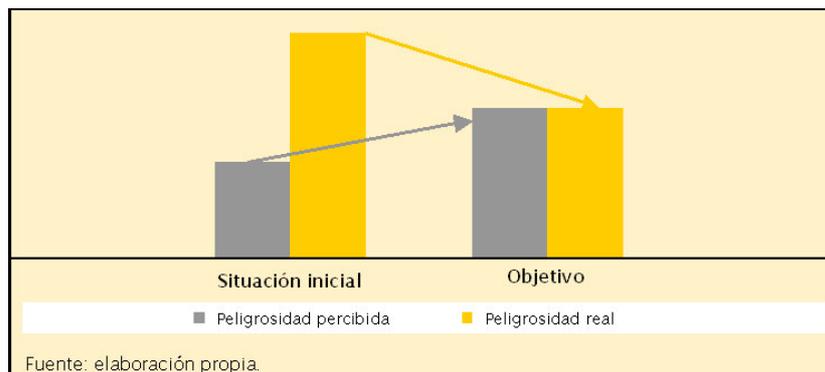
una de las actividades distractoras más frecuentes, por lo que no debe subestimarse.

Distractores no tecnológicos

- **Fumar:** el porcentaje de accidentalidad puede ser hasta un 50% mayor en fumadores que en no fumadores
- **Comer y beber:** la proporción de conductores norteamericanos implicados en accidentes de tráfico al circular distraídos por comer y beber (1,7%) es superior al de los conductores que se distrajeron por conversar mediante el teléfono móvil
- **Señalización:** La reglamentación vigente impone que tenga un tamaño y tipo de letra determinados y que se coloque con la suficiente antelación para prever los tiempos de reacción de una conductor. Todavía hay muchos ejemplos de información orientativa que no cumple estos requisitos.

Gestión de las distracciones

Según el RACC el objetivo último de toda estrategia de gestión de las distracciones ha de centrarse en equilibrar la peligrosidad percibida y la peligrosidad real. De manera que si incrementa la percepción del riesgo por parte de los conductores, es probable que éstos realicen con menos frecuencia actitudes distractoras



El papel de las Administraciones públicas

A pesar de que las estrategias para reducir las distracciones son muy sencillas, persuadir a los conductores de que cambien su comportamiento no es una tarea fácil. Los poderes públicos tienen sin duda un papel importante que jugar en aspectos clave:

- **Formación en las autoescuelas** sobre esta materia
- **Concienciación a través de campañas informativas**
- **Apoyo de los programas de I+D** que facilitan el desarrollo de los sistemas ADAS e incentiación con desgravaciones fiscales de su instalación en los vehículos
- **Mejora de las infraestructuras**, instalando aquellos sistemas ya disponibles que permiten reducir o corregir las distracciones (sistemas de aviso de la velocidad recomendada en las curvas en carretera, bandas rugosa sonoras colocadas en carriles laterales que avisan a los conductores cuando se están desviando de carril...)
- **Prohibición de publicidad** en ciertas localizaciones.

- **Revisión de la señalización.** Urge una política mucho más activa por parte de las administraciones responsables en aras a conseguir una señalización que sea simple, clara y segura.
- **Revisión de la Ley de Seguridad Vial,** introduciendo un apartado específico sobre las distracciones, que vincule la obligación de prestar un atención permanente a la conducción con las distintas estrategias preventivas.

Los pilotos opinan

El proyecto sobre distracciones cuenta con un vídeo con las aportaciones de seis de los pilotos españoles en activo más relevantes (Carlos Sainz, Dani Sordo, Pedro Martínez de la Rosa, Marc Gené, Dani Pedrosa y Jorge Lorenzo) donde explican sus experiencias para gestionar las distracciones y tratar de evitarlas.

“La gente todavía no valora lo suficiente las distracciones. He conducido alrededor de otros conductores y he visto como casi han tenido una colisión y no se han llegado ni a dar cuenta” . Dani Pedrosa

“En la conducción las distracciones vienen de la música, el teléfono, el acompañante, una mosca, un estornudo... Puede ser cualquier cosa mínima” . Dani Sordo

“Cuando conduzco en la calle me doy cuenta de que, hoy en día, la distracción es una de las razones principales de accidentalidad” . Marc Gené

Incluso en circunstancias sencillas (un día soleado, un límite de velocidad normal...) uno tiende a relajarse. Y en un coche, la relajación se suele pagar caro. El sentido común hay que aplicarlo en todos los momentos” . Carlos Sainz

““En el coche vas con el equipaje, los niños, la suegra, un entorno que distrae. Muchas veces además nos montamos cansados y eso es algo que puede ser tan grave como haberse tomando una copa” Pedro Martínez de la Rosa

“El mejor consejo que puedo dar al conductor es que siempre se deje un margen: si vas al 90%, malo. Te puede parecer una señora con un carrito de bebé cruzando y que no tengas tiempo de evitarlo, por ejemplo. Si te dejas un 50% de margen tendrás capacidad para maniobra” . Jorge Lorenzo

El RACC

El **RACC**, con más de 1 millón de socios, es el mayor automóvil club de España, líder en el ámbito de la movilidad. Presta asistencia personal, familiar, mecánica y sanitaria urgente y es la primera correduría de seguros de España en el sector de autos. El **RACC** también está presente en el sector de los viajes, con una de las agencias con mayor crecimiento en España. A través de su Fundación, y como entidad con vocación de servicio a la sociedad, se preocupa, moviliza y crea estados de opinión para mejorar la movilidad y la seguridad vial de todas las personas.