

*El RACC presenta l'estudi «La distracció dels conductors: un risc no percebut»*

## **Els conductors infravaloren la influència de les distraccions com a primera causa d'accident de trànsit a Espanya**

➤ ***Les distraccions intervenen en el 34% de l'accidentalitat viària***

**Madrid, 26 de novembre del 2008.-** El RACC, ha presentat avui l'estudi «*La distracció dels conductors: un risc no percebut*», amb la presència del ministre de l'Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, i el president del RACC, Sebastià Salvadó. Aquest projecte s'emmarca en la línia d'investigació que la Fundació RACC duu a terme des de fa uns quants anys, amb l'objectiu últim que les distraccions, primer factor concurrent d'accidentalitat al nostre país, ocupin l'atenció de l'opinió pública, de la política de seguretat viària i, encara més important, de l'actitud dels automobilistes.

Tot i que a Espanya en molt poc temps s'hi han observat avenços molt significatius, tant pel que fa a la generalització de l'ús del cinturó de seguretat pels automobilistes i els cas pels motoristes, com pel que fa a una correcció important dels excessos de velocitat i una actitud més prudent en relació amb el binomi alcohol-conducció, segons dades de la Direcció General de Trànsit (DGT), les distraccions són el primer factor concurrent d'accidentalitat al nostre país. El 2006 la distracció va ser un factor concurrent en un terç dels accidents a Espanya, per la qual cosa podem estimar que enguany prop de 1.100 persones han mort en accidents de trànsit associats a algun tipus de factor distractor, la causa del 34,4% dels accidents de trànsit.

El projecte «*La distracció dels conductors: un risc no percebut*» es compon dels elements següents:

- Un informe acadèmic.
- Un vídeo de simulacions que exemplifica l'actitud dels conductors segons els diversos tipus de distracció al volant.
- Un vídeo amb les aportacions de sis dels pilots espanyols en actiu més rellevants (Carlos Sainz, Dani Sordo, Pedro Martínez de la Rosa, Marc Gené, Dani Pedrosa i Jorge Lorenzo) en què expliquen les seves experiències per a gestionar les distraccions i provar d'evitar-les.

### **La distracció com a problema de seguretat viària Infraccions dels conductors implicats en accidents**

Les distraccions estan presents en el 34,4% dels accidents amb víctimes a la carretera i a zona urbana a Espanya, amb una evolució ascendent en el temps.

### Opinió dels conductors

Les distraccions són infravalorades pels conductors espanyols ja que les col·loquen com a quarta causa d'accidentalitat viària, darrere l'alcohol o les drogues, les infraccions i la conducció agressiva.

### Característiques dels accidents per una distracció

Els accidents més habituals a causa d'una distracció són sortides de via, xocs amb el vehicle precedent o atropellaments. Es produeixen habitualment en trajectes i condicions de trànsit favorables, normalment quan el conductor relaxa l'atenció.

### Característiques dels conductors implicats en distraccions

Els conductors implicats amb més freqüència en situacions de trànsit perilloses a causa d'una distracció són menors de 20 anys, amb poca experiència com a conductors; homes i dones igual, i que han estat sancionats anteriorment per infraccions de trànsit. Entre els conductors joves, la causa principal de la distracció està relacionada amb la realització d'una segona activitat (ús del telèfon mòbil, manipular l'equip de música, etc.)

### Conseqüències principals de les distraccions

- **Dificultat per a controlar la posició lateral.**
- **Control deficient de la velocitat de conducció.**
- **Disminució de la distància de seguretat.**
- **Increment del temps de reacció de frenada.**
- **Reducció de les pràctiques de seguretat.**

### Factors determinants

La perillositat de les distraccions depèn de tres factors: la complexitat, la durada i la freqüència.

Distraccions segons el nivell de complexitat	
<b>Baix</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>· Mantenir una conversa amb el passatger del seient contigu.</li><li>· Regular la climatització.</li><li>· Encendre la ràdio.</li></ul>
<b>Mig</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>· Parlar o escoltar pel mòbil (sense dispositiu de mans lliures).</li><li>· Introduir o retirar un CD o una casset.</li><li>· Mirar objectes a l'exterior del vehicle.</li></ul>
<b>Elevat</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>· Localitzar, agafar, respondre o marcar un número al mòbil.</li><li>· Utilitzar l'agenda electrònica o reprogramar el navegador.</li><li>· Atendre animals o els nens al seient del darrere del vehicle.</li></ul>

Font: elaboració pròpia

**Durada de les distraccions principals**

- Marcar un número de telèfon al mòbil: **13 segons**.
- Respondre a una trucada telefònica: **8 segons**.
- Durada mitjana d'una conversa: **1,5 minuts**.
- Encendre una cigarreta: **4 segons**.
- Ajustar la ràdio o el reproductor de CD: **5-6 segons**.
- Freqüència de manipulació de la ràdio: **8 vegades/hora de conducció**.

**Distraccions més freqüents:**

- Ajustament dels controls de la ràdio.
- Parlar amb algun passatger.
- Marcar un número al telèfon mòbil.
- Parlar pel telèfon mòbil.
- Buscar el mòbil i respondre-hi quan sona.
- Llegir un document o mapa mentre es condueix.
- Recollir objectes del terra o entre els seients.
- Agafar quelcom de la safata portaobjectes.
- Atendre els nens.
- Introduir dades de destinació al sistema de navegació.

**Distracció i velocitat**

La distracció i la velocitat són un binomi que augmenta molt significativament els nivells de risc durant la conducció.

La distància de seguretat necessària per a evitar qualsevol col·lisió pràcticament es triplica quan la velocitat passa de 50 a 120 km/h. Aquest augment del risc es deu a l'augment de la distància recorreguda durant la distracció.

**Distractors tecnològics****Ús del mòbil**

- És una de l'activitat distractora que més s'ha incrementat durant l'última dècada entre els conductors de vehicles. Fer servir el telèfon mòbil sense dispositiu de mans lliures durant la conducció produeix distracció visual, auditiva, biomecànica i cognitiva. El risc d'accident podria ser entre quatre i sis cops superior al risc en condicions normals de conducció.

**L'ús del navegador de conducció**

- Hi ha una preocupació respecte del possible efecte distractor que els navegadors poden originar al conductor. Aquest efecte està vinculat amb l'ús inadequat del navegador per part dels conductors. Un estudi experimental compara l'ús dels navegadors amb el dels mapes i plànols tradicionals i conclou que l'efecte és menys distractor que el dels darrers.

**L'ús de l'aparell de música**

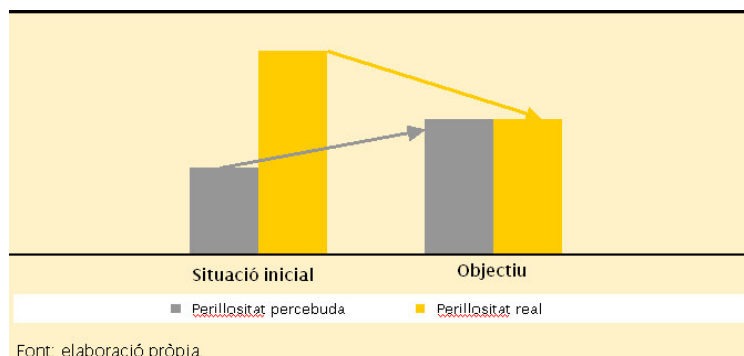
- És probablement el primer dispositiu tecnològic potencialment distractor. Manipular l'equip d'àudio pot requerir desviar la vista durant un temps considerable (entre 3 i 6 segons) i separar la mà del volant. És una de les activitats distractores més freqüents, per la qual cosa no pot subestimar-se.

### Distractors no tecnològics

- **Fumar:** el percentatge d'accidentalitat pot ser fins a un 50% major en fumadors que en no fumadors.
- **Menjar i beure:** la proporció de conductors nord-americans implicats en accidents de trànsit per circular distrets per menjar o beure (1,7%) és superior al dels conductors que es van distreure per conversar mitjançant el telèfon mòbil.
- **Senyalització:** la reglamentació vigent imposa que tingui una mida i un tipus de lletra determinats i que es col·loqui amb antelació suficient per a preveure els temps de reacció d'un conductor. Encara hi ha molts exemples d'informació orientativa que no compleix aquests requisits.

### Gestió de les distraccions

Segons el RACC l'objectiu últim de tota estratègia de gestió de les distraccions ha de centrar-se a equilibrar la perillositat percebuda i la perillositat real. Així doncs, si s'incrementa la percepció del risc per part dels conductors, és probable que aquests duguin a terme actituds distractores amb menys freqüència.



### El paper de les administracions públiques

Tot i que les estratègies per a reduir les distraccions són molt senzilles, persuadir els conductors que canviïn el seu comportament no és una tasca fàcil. Els poders públics tenen sens dubte un paper important a jugar en aspectes clau

- **Formació a les autoescoles** sobre aquesta matèria.
- **Conscienciació a través de campanyes informatives.**
- **Suport als programes de I+D** que faciliten el desenvolupament dels sistemes ADAS i incentivació amb desgravacions fiscals per la instal·lació en els vehicles.
- **Millora de les infraestructures** instal·lant els sistemes que ja hi ha disponibles i que permeten reduir o corregir les distraccions (sistemes d'avís de la velocitat recomanada als revolts a carretera, bandes rugoses sonores col·locades als carrils laterals que avisen els conductors quan s'estan desviant del carril...).
- **Prohibició de publicitat** a certes localitzacions.
- **Revisió de la senyalització.** Urgeix una política molt més activa per part de les administracions responsables per tal d'aconseguir una senyalització simple, clara i segura.

- **Revisió de la Llei de seguretat viària** per a introduir-hi un apartat específic sobre les distraccions que vinculi l'obligació de parar atenció permanent a la conducció amb les diverses estratègies preventives.

### **Els pilots opinen**

El projecte sobre distraccions compta amb un vídeo amb les aportacions de sis dels pilots espanyols en actiu més rellevants (Carlos Sainz, Dani Sordo, Pedro Martínez de la Rosa, Marc Gené, Dani Pedrosa i Jorge Lorenzo) en què expliquen les seves experiències per a gestionar les distraccions i provar d'evitar-les.

*«La gent encara no valora prou les distraccions. He conduït al voltant d'altres conductors i he vist com gairebé han tingut una col·lisió i ni se n'han adonat.»* **Dani Pedrosa**

*«En la conducció les distraccions vénen de la música, el telèfon, l'acompanyant, una mosca, un esternut... Pot ser qualsevol cosa mínima.»* **Dani Sordo**

*«Quan condueixo al carrer m'adono que, avui dia, la distracció és una de les raons principals d'accidentalitat.»* **Marc Gené**

*«Fins i tot en circumstàncies senzilles (un dia assolellat, un límit de velocitat normal...) tendim a relaxar-nos. I en un cotxe, la relaxació se sol pagar cara. El sentit comú s'ha d'aplicar a cada moment.»* **Carlos Sainz**

*«Al cotxe vam amb l'equipatge, els nens, la sogra, un entorn que distreu. Moltes vegades, a més, hi pugem cansats i això és una cosa que pot ser tan greu com haver pres una copa.»* **Pedro Martínez de la Rosa**

*«El millor consell que puc donar al conductor és que sempre deixi un marge: si vas al 90%, malament. Pot aparèixer davant teu una senyora amb un cotxet de nadó creuant i que no tinguis temps d'evitar-ho, per exemple. Si et dones un 50% de marge tindràs capacitat de maniobra.»* **Jorge Lorenzo**

### **EI RACC**

El **RACC**, amb més d'un milió de socis, és l'automòbil club més gran d'Espanya, líder en l'àmbit de la mobilitat. Presta assistència personal, familiar, mecànica i sanitària urgent, i és la primera corredoria d'assegurances d'Espanya en el sector d'autos. El **RACC** també està present en el sector dels viatges, amb una de les agències amb més gran creixement a Espanya. A través de la Fundació, i com a entitat amb vocació de servei a la societat, es preocupa per la mobilitat i la seguretat viària i mobilitza les persones creant estats d'opinió entre elles.