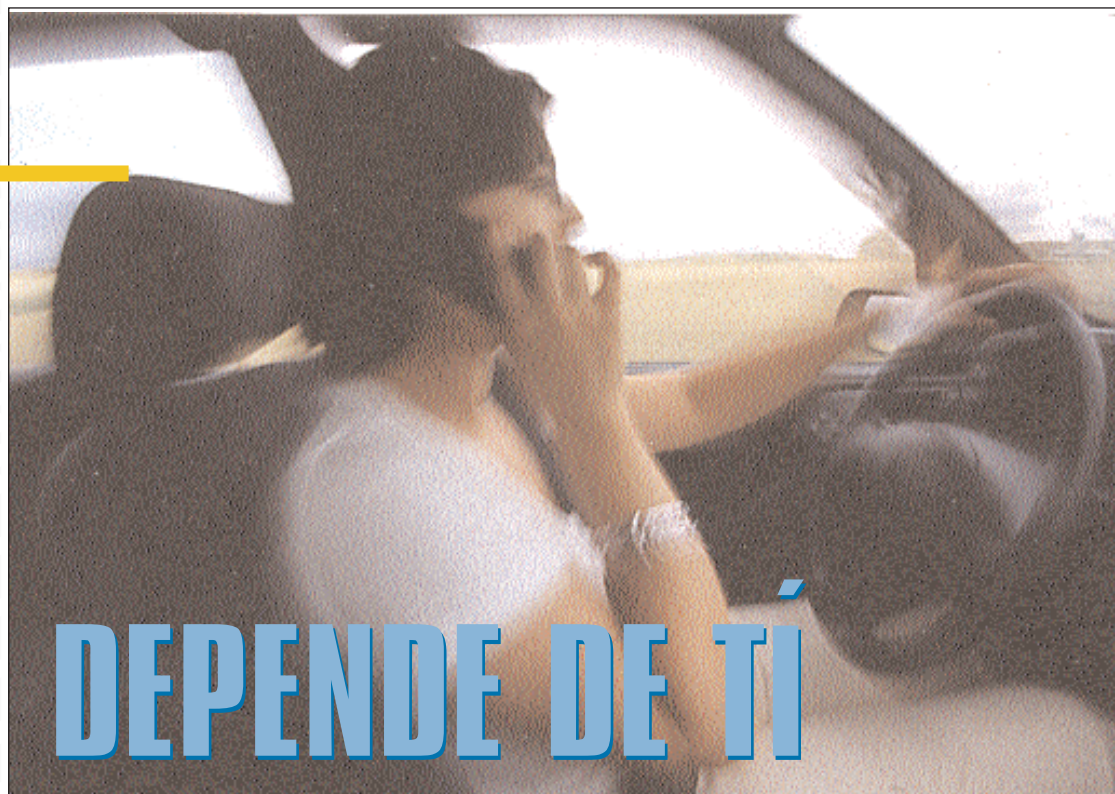


J. SORIA

Los accidentes son achacables a múltiples causas. Sin embargo, se asegura que hasta el 90% se deben al 'factor humano', es decir, lo que está en la mano del conductor: evitar las distracciones -como el uso del teléfono móvil-, el sueño, el alcohol. Hasta la ingesta de ciertos medicamentos provoca hasta el 10% de los siniestros.

## FACTOR HUMANO



Marcos GONZÁLEZ

# DEPENDE DE TI

### CAUSA EL 90% DE LOS ACCIDENTES

**T**ras todo accidente en carretera hay un sinfín de factores, pero es incuestionable que el conductor tiene la llave de muchos de ellos. El coche, la carretera, la señalización, la vigilancia... pero, sobre todo, el factor humano. Lo que depende de usted.

Si el conductor pudiera dejar de lado las distracciones mientras conduce, si olvidara el teléfono, si no sufriera la incidencia de ciertos fármacos o el sueño/fatiga, entre otros muchos factores que él puede 'controlar' - respecto a las normas, velocidad-, las cifras de accidentalidad, según numerosas estudios, serían otras. Algunas investigaciones aseguran que el factor humano es responsable del 90% de los siniestros en la carretera.

¿Cómo puede el conductor mejorar la seguridad vial? Pues controlando, además de los conocidos efectos del alcohol o la velocidad, algún aspecto -infravalorado por muchos-

que pueden llevar al siniestro. Prestando atención a distracciones -causa del 30% de los siniestros- como hablar por teléfono (riesgo similar a conducir borracho), sintonizar una emisora (a 100 km/h se recorren 80 metros con escaso control), apagar un cigarrillo... No arriesgando más por llevar un buen coche -la OCDE confirma que los conductores de coches con ABS "arriesgan más"- . Siendo consciente de que las enfermedades relacionadas con el sueño - causante de buen número de accidentes- son también un factor de peligrosidad, como el estrés o depresión -McDonnell y Schmit aseguran que el 1% de los accidentes son suicidios-. Eso, sin olvidar la agresividad latente. Incluso una curiosa investigación de una aseguradora de EE.UU. afirma que los accidentes "son más habituales entre quienes comen, beben o se hurgan la nariz mientras conducen".

### La frase

"La accidentalidad está en manos de quien conduce"

ANTONIO GALA  
(Escritor)



### Lo bueno y lo malo



La creciente, aunque lenta concienciación de los conductores sobre su implicación directa en muchos accidentes.



El uso de los móviles mientras se conduce y el aumento de la agresividad al volante.



La información sobre los riesgos de ciertos estados psicofísicos y consumo de ciertos fármacos para conducir.

## MÓVILES: LÍNEA DIRECTA AL ACCIDENTE

Conducir y hablar a la vez por el teléfono móvil –en la última década hemos pasado de la no existencia de móviles a que haya más que fi-jos– es una escena tan nueva en el panorama de nuestras carreteras como peligrosa. Su utilización en el coche se va a prohibir. Entre otras cosas, porque conducir y hablar por teléfono aumenta entre 4 y 9 veces el riesgo de sufrir un accidente, incluso con los dispositivos de ‘manos libres’. Por ejemplo: a una velocidad de 100 km/h, un coche recorre alrededor de 140 metros mientras su conductor marca un número de teléfono en su móvil. Según algunos estudios, su uso interfiere en el manejo de algunos elementos del vehículo –como poner los intermitentes, girar el volante, utilizar la caja de cambios–, aumenta las distracciones y retrasa nuestra reacción ante cualquier imprevisto: hasta perdemos la noción de nuestra situación, se mantiene una velocidad y distancia de seguridad ‘inadecuadas’ y no se captan buena parte de las señales.



## LOS FÁRMACOS, RIESGO CON RECETA

La relación directa de los fármacos en la accidentalidad en las carreteras es un fenómeno relativamente reciente.

Cuanto más se estudia el fenómeno, más incidencia se descubre. Estudios llevados a cabo en los últimos años confirman que el 10% de los accidentes podría tener como causa los efectos negativos de algún fármaco, es decir, maniobras incorrectas originadas por las reacciones adversas producidas por los medicamentos. Cifra especialmente preocupante si tenemos en cuenta que una cuarta parte de la población asegura que toma medicamentos “de forma

habitual” y que hay una alta tasa de ‘automedicación’, es decir, sin el ‘preaviso’ por parte del médico cuando son fármacos delicados. Somnolencia, alteraciones en la visión, y del comportamiento, vértigo, fatiga y mayor tiempo de reacción son algunos de los efectos de ciertos fármacos que afectan de forma “grave” a nuestra capacidad para conducir con seguridad, sobre todo si los medicamentos se mezclan con alcohol y otras sustancias.

## EVITAR LA FATIGA

Conducir requiere estar alerta a la carretera y sus incidencias de forma permanente. El cansancio y la fatiga son causa de no pocos accidentes en la carretera: pesadez de ojos, parpadeo constante, zumbidos en los oídos, sensación de brazos y pies dormidos y la necesidad de moverse en el coche son algunos de los síntomas que nos ponen “sobreaviso” de que algo no va bien. La dificultad de mantener la vista en la carretera, paso previo a las cabezadas, es el momento de dejar de conducir.

¿Cómo evitarla? Descansando antes de un viaje largo, dándose un respiro de 15 a 30 minutos cada 2 ó 3 horas de viaje, aprovechando las paradas para beber agua o dar un paseíto, e intentando conducir con una ropa cómoda y a una temperatura agradable (21 ó 22 grados).

## La opinión

### SUBJETIVO VIENE DE SUJETO

Luis del Val  
(Escritor)

El automóvil es una máquina casi perfecta, pero quien la maneja es un ser humano, es decir, una persona sujeta a emociones y circunstancias. La máquina puede estar perfectamente revisada, sus conexiones inspeccionadas con precautoria sensatez, pero quien la conduce y dirige es un ser que puede estar irritado por una mala noticia, que ha podido ingerir sustancias que trastornen la atención, que puede estar preocupado por una noticia que acaba de recibir por el móvil o que puede distraerse observando un anuncio o cualquiera de las cosas que percibe desde el interior del vehículo. La máquina más previsible no puede prever una acción inadecuada de quien la maneja. Conducir, al fin y al cabo, es algo subjetivo, personal. Por eso es fundamental lo que



## LAS DISTRACCIONES HABITUALES

El 90% de los accidentes son achacables al factor humano. 30 de cada 100 se deben a distracciones de distintos tipos.

### Despistes por móviles\*

Llamar por teléfono	Se recorre
120 km/h	571 mts.

Si el nº está memorizado	442 mts.
--------------------------	----------

Señales que no se ven	8% (Con reconocimiento de voz)
	25% (Manos libres)
	42% (GSM normal)

\* Bajar la radio, marcar y terminar comunicación (Fuente OCU)



### Otros despistes frecuentes



- Fatiga (20-30% de los accidentes).

- Manipular elevallas, hablar con acompañante, encender un cigarro, poner cassette... (18% accidentes).

- Estrés, sueño, agresividad, pensar en otras cosas...



## EL SUEÑO FATAL

Más de un millón de españoles con edades entre 30 y 70 años –un 7% de la población– tiene problemas de sueño, personas que tienen un riesgo siete veces superior de sufrir un accidente de tráfico. Las apneas del sueño son un proceso que se manifiesta en pequeñas interrupciones de la respiración que llevan al paciente a despertarse repetidamente durante la noche, a veces de forma inconsciente, hasta el punto de que sólo una mínima parte está en tratamiento para corregirlo. La somnolencia, según algunas investigaciones, podría estar detrás de más del 30% de los accidentes. Algunos especialis-

tas consideran que los conductores con esta patología –que tiene cura– “no deberían conducir”. Afecta más a conductores profesionales –cambios de turno, vida sedentaria...– y los síntomas son ronquidos, pausas respiratorias, movimientos corporales excesivos durante el descanso y cambios de personalidad. El ‘retrato robot’ puede ser así: varón, en la cincuentena, obeso, cuello corto, roncador, con sueño durante el día... Las consecuencias al volante están claras: reaccionan tarde, mal... y tienen todas las papeletas para quedarse dormidos al volante. Un sueño fatal...

## LA AGRESIVIDAD VA A MÁS

Un taxista madrileño arrolló este pasado verano a un policía municipal que, de paisano, le había llamado la atención por una maniobra incorrecta. Otro conductor pasó hasta tres veces por encima de un turista belga, con el que había tenido una discusión, hasta causarle la muerte. El aumento de este

tipo de noticias en los últimos años confirma la opinión de los europeos de que cada día somos más agresivos al volante: en España el 65% de los conductores opina así. Hay estudios que confirman que estas discusiones “al volante” son una de las causas que originan mayor uso de armas de fuego en muchos países. El es-

trés, las prisas, el alcohol, “junto a la impunidad y la fácil huida” propician, a juicio de los expertos, mucha de esta violencia. Una violencia con una radiografía muy definida: se reacciona peor ante jóvenes y viejos, peor ante mujeres que hombres, o frente a personas de peor aspecto, taxistas o coches viejos.

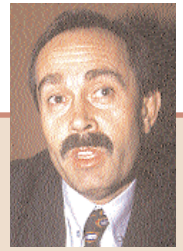
Marcos GONZÁLEZ



## Tres preguntas al experto

LUIS MONTORO (\*)

**“Se salvarían muchas vidas”**



- ¿Qué importancia e incidencia tiene el llamado “factor humano” en la accidentalidad?

- Las causas de la accidentalidad y los factores implicados en ella son un problema de tanta trascendencia en la seguridad vial que, lógicamente, ha sido un tema muy estudiado en todas las épocas y países. De los numerosos estudios realizados al respecto y de las opiniones de los expertos más cualificados se desprende claramente que el denominado “factor humano” se encuentra implicado –directa o indirectamente– en el 70-90% de los accidentes de tráfico.

- ¿Cuáles son las principales carencias y fallos de los conductores?

- No resulta fácil generalizar sobre los fallos de los conductores, porque pueden variar en función de factores como la edad o la experiencia. En todo caso, entre el grupo más importante de fallos humanos que preceden al accidente se encuentran la distracción, el alcohol, la fatiga y la velocidad inadecuada. Respecto de las carencias de los conductores, estarían aquellas que hacen relación al conocimiento de los factores de riesgo (como el sueño o la distracción) al margen del imprescindible conocimiento de la norma y su cumplimiento.

- A su juicio, ¿cuántos accidentes se evitarían si los conductores cambiaran sus malos hábitos, si condujeran sin ‘locuras’?

- No es fácil cuantificar lo que cambiaría la siniestralidad sin malas costumbres ni locuras en la conducción, pero ciertamente sería un porcentaje muy significativo. Se salvarían muchas vidas y mucho dolor humano. Desgraciadamente, hay conductores que no toman conciencia de que cuando manejan un vehículo con motor, no sólo nos estamos imponiendo un riesgo a nosotros mismos, sino, lo que es más grave, lo estamos imponiendo y compartiendo con los demás ciudadanos. La sociedad y los poderes públicos deberían de reaccionar más en estos casos.

\* Catedrático de Seguridad Vial.