



ANFABRA

LA FATIGA EN LA CONDUCCIÓN

Resultados de la encuesta a 1.800 conductores en España
Investigaciones nacionales e internacionales
Acciones de concienciación y prevención



Real Automóvil Club de España
Departamento de Seguridad Vial
Isaac Newton, 4. PTM. 28760 Tres Cantos, MADRID
Teléfono: 91 594 73 98. Correo: comunicacion@race.es

0. Introducción

Por tercer año consecutivo, el Real Automóvil Club de España, RACE, y la Asociación Nacional de Fabricantes de Bebidas Refrescantes Analcohólicas, ANFABRA, presentan una serie de acciones encaminadas a reducir el riesgo de accidente como consecuencia de conducir con fatiga. La encuesta que cada año se elabora para conocer el grado de información de los usuarios sobre este tema aún muestra que queda mucho por hacer.

Si tenemos en cuenta los estudios internacionales, entre el 15 y el 30% de los accidentes en autopistas de Alemania, con resultado de heridos graves, son provocados por la fatiga. El 25% de los accidentes en solitario en este país tienen el mismo origen, y si tenemos en cuenta el uso del vehículo, el 22% de todos los accidentes que se producen por fatiga en el país germano están envueltos conductores profesionales.

En Estados Unidos, la NHTSA estima que cada año se producen 100.000 accidentes relacionados con la somnolencia o la fatiga. El cálculo anual de fallecidos en las carreteras americanas provocados por la fatiga es de 1.500 muertos. Si tenemos en cuenta el tipo de vía, entre el 10 y el 40% de los accidentes en autopista están provocados por el cansancio. Por tipo de vehículo, la fatiga está presente en el 15% de los accidentes en solitario de camiones, y es el factor concurrente que más aparece en accidentes en los cuales hay un conductor de camión herido grave.

En el Reino Unido, según datos del RoSPA (The Royal Society for the Preventions of Accidents), la fatiga es una grave causa de accidentes, responsable de hasta un 20% de los accidentes graves en carretera, siendo considerado como uno de los ejes de trabajo para reducir la siniestralidad relacionada con el factor humano.

Como se ve por la investigación internacional, hay que luchar contra la fatiga (en cualquiera de sus modalidades) al volante, incidiendo sobre todo en la formación y la concienciación, ya que la conducción continuada para un conductor profesional no constituye ninguna sanción o infracción a la norma, por lo que sólo a través de la vía de la auto responsabilidad del conductor se podrá combatir este grave problema.

Como ya se hiciera en la pasada campaña, quisimos acercarnos a los usuarios para conocer mejor el problema:

- ¿Realmente existe una conciencia de este riesgo por parte de los conductores?
- ¿Se conocen sus síntomas?
- ¿Hemos sufrido alguna vez fatiga o somnolencia?
- ¿Cómo hemos combatido estos síntomas de forma previa para retrasar su aparición?
- ¿Afecta por igual a profesionales que a particulares?

Para conocer estos datos un año más, el RACE y ANFABRA han realizado una encuesta entre más de 1.800 conductores distribuidos por toda la geografía nacional, con el objetivo de conocer si realmente se detecta la fatiga como un elemento de riesgo, los hábitos al volante y los modelos de prevención, centrandó nuestro interés sobre todo en los grandes desplazamientos.

La época de verano es un momento de especial incidencia para la fatiga, ya que a la conducción prolongada, y el cansancio al volante, se le unen otros factores, como los desplazamientos y el calor, que puede derivar en deshidratación (cuando se tiene sed es la fase avanzada de la deshidratación). Por ello, el RACE y ANFABRA quieren alertar de las consecuencias de una conducción prolongada, establecer las mejores prácticas para reducir sus riesgos, y presentar algunos consejos para reducir sus riesgos. Durante los meses de verano, ambas instituciones aumentarán sus esfuerzos para llegar a los usuarios con formación teórica y práctica, distribución de materiales en una acción itinerante por toda España.

En esta edición, se ha pensado en el sector profesional de una forma expresa. Mientras el año pasado se aludía a través de las investigaciones a este colectivo, este año se profundizará en este aspecto, dejando para una segunda fase la presentación de los resultados para este colectivo, y las medidas preventivas que se pondrán en marcha con el objetivo de reducir los riesgos en este colectivo.

Para ello, se contará con la colaboración de los grupos y asociaciones profesionales, con el objeto de trabajar conjuntamente en uno de los problemas más importantes que sufre el sector.

1. Situación de la accidentalidad en España y en el ámbito internacional

En España, en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2007 y el 31 de enero de 2007, y según datos de la Dirección General de Tráfico, se produjeron 198 accidentes mortales por fatiga y sueño, con un resultado de 233 muertos, 117 heridos graves y 11 heridos leves, en lo que constituye el cuarto factor concurrente en la producción de accidentes mortales, por encima de otros como el alcohol o las drogas, meteorología, estado de la vía, fallo mecánico o inexperiencia del conductor.

En el Reino Unido, un estudio realizado por el Centro de Investigación del sueño¹ indica que la fatiga al volante causa un 20% de los accidentes en carreteras “monótonas”, lo que significa que miles de accidentes que se producen cada año en este país tienen su origen en esta causa.

En otro estudio realizado en este país² sobre accidentes entre 1987 -1992 encontraron que la fatiga y/o el sueño estaban detrás del 16% de todos los accidentes en carretera, y en el 23% de los accidentes en autopistas y autovías.

Informes del TRL inglés³ encontraron porcentajes un poco inferiores a los ofrecidos anteriormente, situando estos porcentajes entre el 9% y 10% de todos los accidentes producidos en carreteras, y en un 15% de los accidentes en autopistas y autovías. In este estudio, el 29% de los conductores encuestados reconocieron haber estado cerca de caer dormido mientras conducía, último paso de la fatiga extrema, en los doce meses anteriores a la encuesta. En este sentido, los datos españoles recogidos en la encuesta RACE - ANFABRA se sitúan en porcentajes muy superiores en lo que a fatiga extrema se refiere, como veremos en el apartado de la encuesta.

Si tenemos en cuenta a los conductores profesionales, un trabajo del TRL de 1984⁴ reconocía que el 11% de los accidentes de vehículos de mercancías se debía a la fatiga en la conducción, tras analizar 2.000 accidentes sufridos por este colectivo.

¹ Jim Horne and Louise Reyner, Sleep Related Vehicle Accidents, Sleep Research Laboratory, Loughborough University, 2000

² J A Horne and L A Reyner, Sleep Related Vehicle Accidents, British Medical Journal Vol. 310, March 1995

³ G Maycock, Driver Sleepiness as a Factor in Car and HGV Accidents, Transport Research Laboratory, TRL Report 169, 1995

⁴ V J Storie, Involvement of Goods Vehicles and Public Service Vehicles in Motorway Accidents, TRRL, LR 1113, 1984

1.1 Investigación Internacional

Estados Unidos

En Estados Unidos, varios estudios realizados en los últimos años⁵ como los realizados por la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), estiman que se producen al año 56,000 accidentes provocados por la fatiga y/o somnolencia, con un resultados de 40,000 heridos y 1,550 fallecidos. Posteriormente, otro trabajo⁶ calculaba en un 17% de los accidentes los causados por el sueño y/o el cansancio.

Respecto a los profesionales, una investigación ⁷ americana señalaba que entre el 30% y el 40% de los accidentes con camiones pesados implicados fueron causados por fatiga y/o somnolencia.

Australia

La Organización de Seguridad Vial Australiana VicRoads, estima que entre el 25% y el 35% de los accidentes de tráfico se producen por sueño o cansancio.

Alemania

El trabajo en el que se analizaron los accidentes de autopistas en Bavaria⁸ estimó que un 35% de los accidentes mortales de autopistas eran como consecuencia de una distracción provocada por la desatención en la conducción y la fatiga.

Nueva Zelanda

Entre 1996 y 1998, 114 accidentes mortales de carretera (lo que supone un 8% de todos los accidentes mortales) y 1,314 heridos (5% de los heridos por accidente) fueron provocados por la fatiga⁹. De 370 accidentes de transporte pesados analizados en 1997, la fatiga había estado presente en el 7% de ellos.

⁵ NCSDR/NHTSA Expert Panel on Driver Fatigue & Sleepiness; Drowsy Driving and Automobile Crashes, Report HS 808 707, 1998

⁶ K Johnson, Put Drowsy Driving to Rest, Traffic Safety 1998/05, National Safety Council, USA, 1998

⁷ Safety Study. Factors That Affect Fatigue In Heavy Truck Accidents. National Transportation Safety Board, Washington, USA

⁸ W Hell et al, Driver Inattention And Other Causative Factors In Fatal Highway Crashes. Proceedings of the 41st Annual Conference of the Association for the Advancement of Automotive Medicine, Orlando, USA, November, 10-11, 1997.

⁹ Land Transport Safety Authority, Factsheet 24, Fatigue and Road Accidents, Land Transport Safety Authority, PO Box 2840, Wellington, New Zealand, 1998

Noruega

Sobre una encuesta realizada a 9.200 conductores envueltos en un accidente de tráfico, se encontró que el 3,9% de los accidentes se había producido por somnolencia, y que el 20% de los casos de accidentalidad nocturna estaba envuelta la fatiga y/o somnolencia.

Israel

Una investigación sobre accidentes de carretera realizado entre 1984 y 1989¹⁰ encontró que el 1% fueron como consecuencia de la fatiga y/o somnolencia, aunque los investigadores estiman que los datos podrían ser mucho mayores. Sobre todo en aquellos en los que se ha producido distracción o error en la conducción, y que se podrían relacionar con fatiga al volante.

1.2 Las investigaciones en España

Como hemos visto al tratar los datos en España de 2007, se demuestra como el 8,5% de los accidentes mortales se debe a fatiga y/o somnolencia. En un primer estudio realizado por el RACE para conocer los efectos de una conducción prolongada se demostró que tras pasar cuatro horas al volante de un coche, un automovilista medio tarda el doble en reaccionar ante un imprevisto en la carretera.

Las pruebas realizadas con voluntarios demostraron que si el tiempo medio necesario **para accionar el freno es de un segundo**, un conductor fatigado llega a tardar dos. De esta forma, cuando se circula a 120 kilómetros por hora significa que el vehículo habrá recorrido 66 metros –a razón de 33 por segundo– antes de iniciar la frenada.

Posteriormente, y dentro de la segunda campaña sobre la fatiga en la conducción “Un refresco, tu mejor combustible” en 2007, se realizó una investigación en profundidad para conocer, de forma más precisa, cuáles eran los efectos físicos y de comportamiento al volante de los conductores a la hora de realizar un largo recorrido. Para su realización, un equipo compuesto por ocho vehículos y 12 técnicos, con médicos y psicólogos, realizaron 4.000 kilómetros por autopistas, autovías y carreteras secundarias, recorridos que se

¹⁰ J Zomer et al, Sleep-related Automobile Accidents - When and Who?, Sleep 90, Pontengel Press, Bochum, 1990

ubicaron en España y Marruecos. La elección de este país se debió al interés de estudiar una situación real de carretera y calor, similar a la que se produce durante el verano.

El trabajo se basó en medir y cuantificar cómo afecta la fatiga en los niveles de alerta del conductor (toma de decisiones, velocidad de reacción, niveles de atención y percepción), para lo que se dividieron las pruebas en varios grupos, los cuales fueron sometidos a pruebas médicas y psicotécnicas durante una conducción continuada y a altas temperaturas.

Pruebas psicotécnicas

En relación con las pruebas psicotécnicas realizadas a los dos grupos, se evaluó la estimación de distancias y velocidades, el tiempo de reacción y la atención selectiva, comprobándose que estas tres habilidades sufren un deterioro significativo después de 6 horas de conducción. Así, el *tiempo de reacción* aumentó considerablemente en ambos grupos, aumentando un 12% más en el grupo que no paró periódicamente. En cuanto a la *estimación de distancias*, parar, descansar y beber refrescos recude en un 10% el error en el cálculo de distancias y velocidades. Igual sucede en el apartado de *atención selectiva*, cuyo deterioro fue un 10 % mayor que el padecido por el grupo que seguía los consejos de parar y descansar cada dos horas.

Pruebas médicas

En relación a las pruebas médicas, con el fin de determinar los niveles de fatiga de los conductores se midieron una serie de variables, de las cuales se observó una disminución del pulso en todos los conductores; la *tensión arterial* aumentó en el grupo que no paró a descansar; en cuanto a la *saturación arterial de oxígeno*, se evidenció un aumento en la saturación en todos los participantes, aunque este incremento fue mayor en el grupo 1 que en el 2.

Otra de las pruebas médicas se centró en medir la *densidad urinaria*: la densidad urinaria aumentó exclusivamente en los participantes del grupo que tenía limitada la ingesta de líquidos. Por el contrario, en los grupos que ingerían un mínimo de 660 ml de líquido, dicha densidad se mantuvo igual o disminuyó. La prueba de *Producción de lágrima* demostró que en todos los participantes se dio un descenso drástico de la producción lacrimal. Esta sequedad ocular apareció en todos los grupos, aunque de forma más acentuada en el grupo que no descansa ni ingiere líquidos. Esta reducción en la producción de lágrima, aparte de una mayor fatiga visual, puede llevar aparejada una visión borrosa, lo que supone un mayor riesgo en la conducción.

Por último, se midió el *ritmo cardíaco*, que se empleó para evaluar la variación de la arritmia sinusal respiratoria, que se manifiesta por un incremento del ritmo en la inspiración y una disminución en la espiración. Dicha arritmia se vio incrementada en un 20% de media, siendo más acentuada en el grupo que no descansaba, mientras que la variación en el grupo 2 fue mínima.

2. Encuesta sobre fatiga 2008.

2.1 Antecedentes. Encuesta sobre Fatiga y Conducción 2007.

Durante el año 2007 se realizó la Primera encuesta sobre fatiga y conducción, con el nombre “Estudio sobre Conducción y Fatiga” realizado por el RACE sobre una muestra de 2.180 conductores, en el que se trató de determinar la percepción de los conductores sobre los riesgos de la conducción prolongada y la fatiga al volante. Además, se analizaron los hábitos en materia de prevención, los síntomas de fatiga percibidos por los conductores y los niveles de alerta.

Entre las conclusiones recogidas en 2007 destacó el que la mayoría de los entrevistados consideraban que la fatiga era una importante causa de siniestralidad, e incluso un 63% pensaban que influía de forma importante o muy importante en la capacidad de reacción al volante; sin embargo un elevado porcentaje no identificaba sus síntomas. Los datos fueron aún más significativos si tenemos en cuenta que el perfil medio de los entrevistados era el de un conductor experimentado, por lo que se le presupone más concienciado, con una media de 16 años de experiencia al volante, y que realiza de media, 25.000 kilómetros al año.

Junto al 80% de conductores que afirmaban haber sufrido somnolencia mientras conducía, 7 de cada 10 reconocía haber notado pérdidas de concentración al conducir, lo que merma la capacidad de reacción, y un 50% picor de ojos, visión borrosa o parpadeo constante. Los síntomas físicos, en cambio, tardan más en ser identificados, como los calambres musculares que sólo fueron percibidos por el 33% de los entrevistados, zumbido de oídos (10%) o sensación de brazos y pies dormidos (18%).

2.2 Segunda encuesta sobre fatiga y conducción 2008

El estudio 2008 ha analizado más de 1.800 encuestas realizadas a conductores españoles, dentro del acuerdo de colaboración entre RACE y ANFABRA. El perfil del encuestado nos indica que el 34% de los usuarios que han contestado tiene entre 41 y 50 años, seguido por un 21% de conductores entre 31 y 40 años.

Ficha técnica

Edad del encuestado:

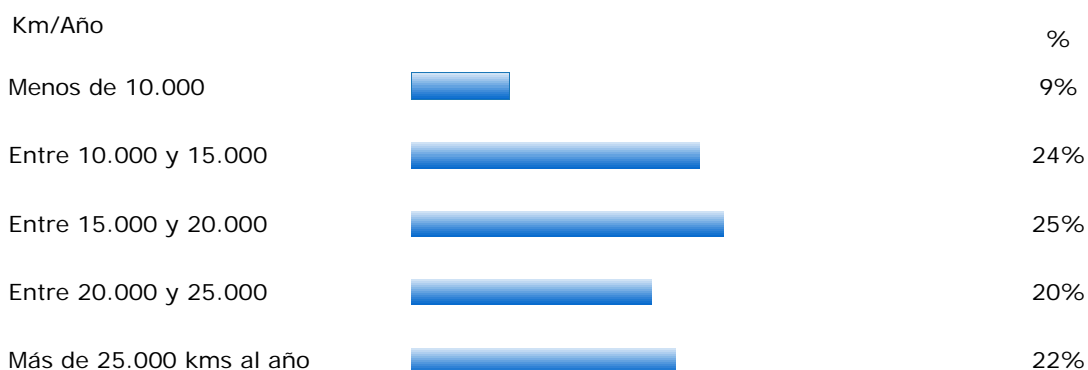


Por sexo, el 85% de los usuarios era hombre frente a un 15% mujer, con más de 26 años de experiencia al volante en un 56% de los casos, y que realizan entre 10.000 y 20.000 kms al año en casi un 50% del total analizado.

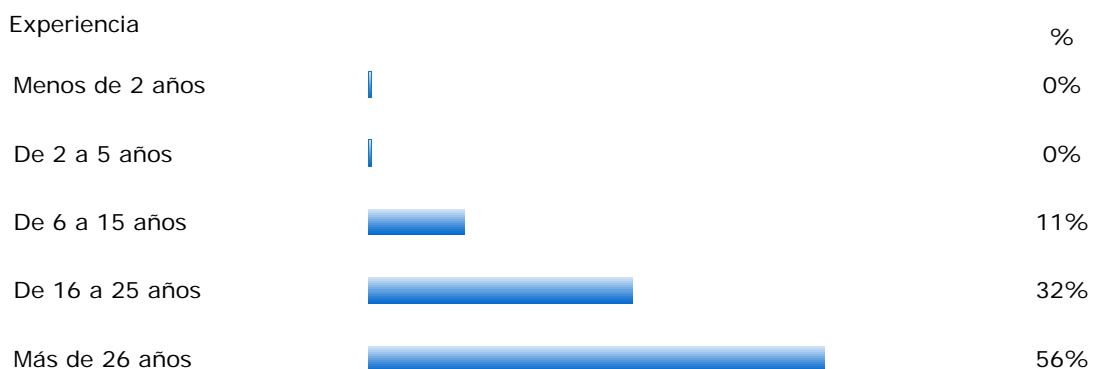
Sexo del encuestado:



Kilómetros de media recorridos al año:



Años de experiencia al volante



El uso que se hace del vehículo es mayoritariamente privado, con un 91%, frente a un 9% que utiliza el vehículo de forma profesional. En esta primera fase de la campaña sobre la fatiga nos centraremos en el usuario mayoritariamente privado, para posteriormente centrarnos en la acción profesional, ya sea del transportista como del conductor de vehículos de uso público.

Tipo de uso del vehículo

Uso	%
Profesional	9%
Privado	91%

Tipo de vehículo (prioritariamente utilizado)

Tipo de vehículo	%
turismo	94%
Motocicleta	3%
Camión de hasta 3.500 kgs	1%
Camión de más de 3.500 kgs	0%
Autobús / Autocar	0%

Por tipo de vehículo, el 94% conduce un turismo, seguido de la motocicleta, con un 3%, y camiones de hasta 3.500 kgs en un 1%. El perfil del entrevistado, en este caso, se basaba en recoger muestras mayoritariamente de conductores de turismo, usuarios privados que no están obligados a realizar las paradas de descanso.

En este sentido, y como ya se ha comentado, tanto por la estadística internacional que demuestra la incidencia de la fatiga en el sector profesional, como por la legislación de tiempos y paradas de descanso, resulta necesario separar el informe sobre fatiga en la conducción entre conductores profesionales y conductores no profesionales.

2.3 RESULTADOS DE LA ENCUESTA

Como ya se hiciera en la primera encuesta de 2007, en este trabajo realizado a principios de 2008 se trató de ahondar en el conocimiento de los conductores sobre determinados elementos presentes en la siniestralidad. En este caso, las preguntas se encaminaron a detectar el problema de la fatiga en la conducción, a través de la detección de síntomas o experiencias al volante, la entrada en vigor de las nuevas normas y los elementos preventivos.

Condicionantes previos

Lo primero que se trató de conocer fueron los elementos previos a la hora de ponerse al volante. Si un conductor no duerme lo suficiente, el usuario estará aportando un elemento vital en la aparición de la fatiga y la somnolencia. En este sentido, el 86% de los conductores reconoce dormir más de 6 horas, por lo que se puede considerar que la fatiga en la conducción aparece, en su mayor porcentaje, por la propia acción de conducir, lo que ahonda en la necesidad de incorporar elementos y hábitos de descanso al volante.

Una vez establecidos los criterios de riesgos adquiridos de forma previa a la conducción, como es el caso del sueño, pasamos a preguntar a los encuestados los elementos que, a su parecer, constituyen en la siniestralidad vial, y su grado de influencia. En primer lugar, aparece el alcohol al volante, seguido de la agresividad al volante, por encima de otros como las distracciones o el estado de las carreteras. La somnolencia aparece en el tercer puesto de los factores, por encima del exceso de velocidad, y la fatiga en el sexto puesto.

Factores de riesgo

La somnolencia resulta ser el último estadio de la fatiga, y de forma previa nuestro organismo y nuestra conducción han ido evidenciando síntomas para poder detectarla. Si obviamos estos síntomas, podemos incurrir en un importante riesgo de desfallecer por agotamiento.

Identificar las señales de alarma que indican que se está entrando en un proceso que disminuye la capacidad de procesar información y de responder ante un imprevisto, resulta fundamental para poder prevenir sus efectos. Aprender a reconocerlos, por tanto, permite adoptar mecanismos de corrección que ayuden a retrasar sus efectos con descanso, hidratación y recuperación del tono muscular.

Según lo recogido en el estudio, si consideramos los síntomas de fatiga reconocidos por parte de los usuarios, la somnolencia es uno de los elementos que en mayor medida han sufrido los conductores, nada menos 3 de cada 4 usuarios, siendo uno de los factores de mayor riesgo en la conducción, seguida, en segundo lugar, de la pérdida de concentración, antesala de una fatiga extrema que deriva en sueño. Uno de los mejores elementos para combatir este problema, el riesgo de sufrir de la somnolencia, es la responsabilidad del conductor y su conocimiento identificando los síntomas previos lo que va a reducir la incidencia de lo que constituye la cuarta causa de accidentalidad mortal en nuestras carreteras.

La información resulta vital para combatir la fatiga. Así, al preguntar por el nivel de identificación de estos síntomas y percepción del riesgo, resulta interesante observar que, en opinión de la mayoría de los encuestados, el primer puesto en cuanto a causas en la aparición de la misma, es el alcohol, con casi 9 de cada 10 respuestas en la que influye mucho o la que más influye; tras el alcohol, le sigue el no descansar antes de salir, o no descansar durante el viaje. El alcohol vuelve a encabezar la tabla de factores de riesgo, en gran medida por la gran preocupación que despierta y sobre todo por el conocimiento que se va adquiriendo por las campañas.

En el lado opuesto, entre los factores a los que se da menos importancia está la deshidratación. El 30% cree que influye poco, cuando tanto la hidratación como la falta de azúcares para mantener la actividad cerebral y la atención, están entre los elementos que más inciden. Incluso recibe un mayor valor al conducir después de comer o conducir de noche.

Conducir con niños también produce fatiga, en diferente grado, para más de la mitad de los conductores preguntados, aunque por el contrario, este hecho puede suponer un mayor número de paradas.

En muchos casos, la relación entre algunos de estos factores, como no descansar durante el viaje, lo que implica no beber durante un trayecto, el tráfico intenso o atascos o incluso conducir de noche suman de forma exponencial los efectos de la fatiga y acelera el cansancio extremo.

Hábitos de los conductores

Además del conocimiento y percepción del riesgo, es necesario conocer qué hacen los conductores. Por este motivo, se les preguntó el tiempo de conducción medio entre paradas de descanso. Los resultados ofrecidos

muestran como el 8%, o para a partir de cuatro horas, o directamente ni para, lo que puede provocar un aumento importante de los tiempos de reacción y estimación de tiempos y velocidades, y reducir de forma considerable la percepción de las señales o la información del tráfico, según el estudio realizado por RACE y ANFABRA en 2007.

Por el contrario, casi 6 de cada 10 conductores paran cada dos horas, tiempo recomendado para recuperar el tono físico y las condiciones óptimas de conducción. Pero no basta con parar: realizar pequeños paseos y estiramientos y beber un refresco puede ayudar a combatir la presencia de fatiga, independientemente de la edad o del sexo del conductor.

En los que respecta a los largos desplazamientos en muchos casos el comportamiento al volante está condicionado por las costumbres o creencias de los conductores, por ejemplo, de no parar tras un atasco prolongado para recuperar tiempo, o el hecho de que un conductor experto crea que puede resistir mejor la fatiga, falsa creencia que puede aumentar el riesgo al volante.

Situaciones en las que aumenta el riesgo

El dato más revelador de la encuesta, y uno de los elementos clave para impulsar campañas de concienciación entre los usuarios, es el que la mitad de los conductores encuestados reconocen haber tenido que parar a descansar o dormir tras haber sufrido cansancio extremo al volante, un hecho que puede justificar el que el 30% de los accidentes de tráfico se hayan producido por fatiga o cansancio.

Resulta interesante ver cómo existen indicadores de riesgo claros, como es el que un 34% de los usuarios pueden conducir sin parar, o que la mitad de los conductores que confiesa que le gusta conducir y sólo por eso ya no se cansa, independientemente de su estado físico, o que el 34% haya iniciado un viaje tras la jornada laboral. Imaginemos un conductor que, tras ocho horas de trabajo, se pone de viaje de noche, sin parar, y confiado de que no se va a cansar, tiene un alto riesgo de sufrir un accidente por fatiga.

Para los conductores, el mayor peligro en el desplazamiento se produce al final del recorrido, hecho que coincide con la propia estadística que demuestra la incidencia en cuanto a siniestralidad en los kilómetros finales. Junto a la percepción por parte de los conductores de este hecho, lo cierto es que es al final del recorrido cuando la fatiga alcanza su punto máximo, existe una impaciencia por llegar que nos hace asumir un mayor riesgo (velocidad, distancia de seguridad...) y la probabilidad de encontrar retenciones en las

entradas a las ciudades. Prevenir esta fatiga sólo se consigue en las paradas previas durante el viaje.

Alcohol y conducción

Además de restar puntos del carné o poder llegar a ser constitutivo de delito, la ingesta de cualquier tipo y cantidad de alcohol influye en las capacidades físicas y psíquicas del conductor. Por eso, la encuesta quiso conocer también cuestiones referentes al alcohol y la conducción. Durante las pasadas ediciones se comprobó que tomar refrescos constituía una de las alternativas más saludables a la ingesta de alcohol. En la encuesta de 2008, se buscó relacionar alcohol y medidas legislativas, y su respuesta en los hábitos de los conductores. La percepción de uno de cada cuatro usuarios es que la entrada en vigor de las medidas legislativas ha influido en una ingesta mucho menor de alcohol, seguido de un 35% que considera que se bebe bastante menos. Pero aún así, el 16% aún piensa que se sigue bebiendo mucho.

Si trasladamos esta cuestión a la experiencia personal de cada uno de los encuestados, el 52% señala que no bebía nada, y el 19% ya no bebe nada, lo que implica un cambio en el comportamiento derivado del endurecimiento legal de los últimos meses, ya sea por el permiso por puntos como por la modificación del Código Penal. Tan sólo un 2% confiesa que sigue bebiendo lo mismo, sin haberle afectado estos cambios. Por el contrario, el 6% bebe menos, y un 5% sólo ingiere bebidas de baja graduación.

Frente al alcohol, los refrescos constituyen la mejor alternativa, ya que hidratan y, en el caso de los que aportan azúcares, estos son vitales para la actividad cerebral.

Entre las cuestiones que realizan los usuarios para combatir la fatiga, los entrevistados podían elegir hasta tres acciones que realizan en estas paradas durante el camino. Casi 7 de cada 10 camina un rato y estira las piernas, lo que ayuda a recuperar el tono físico, y un 51% se toma un refresco, lo que supone un hábito saludable para aumentar la actividad cerebral.

Prevención de la fatiga

Los conductores son conscientes, en un 23% del total de respuestas, de la realidad que provoca la fatiga al volante, aunque preocupa especialmente el hecho de que 4 de cada 10 conductores no sepa el grave problema que supone la siniestralidad en España derivada de la fatiga y la somnolencia, y el que un

19% considere su riesgo por debajo de las cifras reales, que se sitúan en el 30% de los accidentes de tráfico, según datos de la DGT.

En cuanto a las formas de prevenirla, según informes previos realizados por RACE y ANFABRA, basados en pruebas médicas y psicotécnicas, unos buenos hábitos en materia de seguridad vial, como parar y tomar un refresco, pueden reducir la fatiga al volante en una conducción prolongada y una situación de calor. De hecho, no descansar cada dos horas, hacer pequeños estiramientos y tomar un refresco puede aumentar el error de percepción de las distancias en un 63% o reducir en un 60% la capacidad de percibir y procesar información, como a la hora de ver señales o cualquier otro estímulo, o cualquier otro estímulo relevante para la conducción. Además el tiempo de reacción al volante aumenta en más de un 86%.

Si consideramos el refresco, casi ocho de cada 10 consideran que es una buena opción, siempre o a veces. Entre las razones por las que los conductores optan por el refresco como una alternativa de consumo a la hora de ponerse al volante, las respuestas señalan que es una opción que quita la sed e hidrata, seguido por la opción que se refería a estar libres de graduación alcohólica. Como se observa, los refrescos constituyen un elemento en sí mismo que puede reducir los niveles de riesgo en carretera, ayudando a mejorar la seguridad vial desde su papel de alternativa de consumo saludable.

A la hora de buscar otras soluciones que ayuden a detectar los síntomas, los conductores se decantan por las medidas tecnológicas de información al usuario sobre los tiempos de descanso, y sobre el aumento de las campañas de concienciación sobre esta cuestión. De hecho, esta pregunta preliminar en la segunda campaña sirvió de complemento para impulsar nuevas acciones de sensibilización sobre la fatiga en la conducción, actividad que cumple su tercer año de vigencia entre RACE y ANFABRA.

El acceso a esta información también constituye un elemento clave para conseguir el objetivo de formar y concienciar. Por ello, para este año 2008 se prevé un paquete de acciones más ambicioso que la pasada edición para informar a un mayor número de conductores, como se verá en el siguiente apartado del informe, y que engloban acciones en centros comerciales, distribución de materiales en áreas de servicio los días de la operación salida, una página web exclusiva sobre fatiga y conducción o el uso de los simuladores entre otras acciones.

3 Formación y divulgación como eje de la acción de comunicación de la 3ª Edición de la Campaña “Un refresco, tu mejor combustible”

3.1 Materiales divulgativos

En paralelo a la realización de los estudios, la campaña dispone de materiales divulgativos sobre los riesgos de la fatiga y el cansancio, la noche, horas de conducción, la fatiga visual, los descansos, la deshidratación, el alcohol, la normativa que recoge a los profesionales, las conclusiones de los trabajos... Además se incluyen datos y estadísticas sobre la fatiga en la conducción.

Con el objetivo de llegar a más de 400.000 conductores, estos materiales se distribuirán en centros comerciales, áreas de servicio, ferias y eventos, oficinas de RACE, autoescuelas y otros puntos.

El material incluye un decálogo sobre fatiga, conducción y seguridad vial, en el que se proponen medidas para detectar los síntomas de la fatiga, prevenir su aparición y hábitos saludables para reducir sus consecuencias.

Los materiales se distribuirán durante todo el año 2008, con especial incidencia en los momentos de mayores desplazamientos.

Junto a los folletos, se han preparado dossier informativos con las acciones de la campaña, los cuales se han distribuido entre profesionales de la comunicación, investigadores, profesionales de la seguridad vial y organismos públicos, entre otros.

Se trata de concienciar sobre este hecho, y sobre la necesidad de informar desde distintas perspectivas sobre este problema, ya que un usuario que utiliza a diario su vehículo, tanto para ir a trabajar como en su desarrollo profesional, puede sufrir las consecuencias de la fatiga. De hecho, los accidentes de tráfico en el entorno laboral han sufrido un aumento de un 3% del periodo 2003 a 2006 con respecto al total de accidentes laborales producidos en este periodo.



3.2 Acción informativa

Tras el éxito de ediciones anteriores, una vez más, la campaña pretende informar al usuario desde la proximidad. Por ello, se dispondrá de un stand informativo en la que se incluirán un área teórica y otra práctica, y donde se distribuirán los materiales divulgativos. La acción divulgativa se llevará a distintas ciudades, distribuidas por toda la geografía española y que, a su vez, constituyen importantes destinos turísticos. Para las ubicaciones se han elegido lugares con mucho tránsito de gente, como son los centros comerciales.

Para la formación, se continuará con el método que el RACE lleva practicando desde hace unos años en los que siempre se incorpora formación teórica y refuerzo con elementos prácticos, como ya se hiciera con el cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil o, en este caso, la fatiga. Se forma a los usuarios, para que, posteriormente, puedan poner en práctica, de una forma controlada, los conocimientos adquiridos previamente. Se refuerza el mensaje y se consolida la auto experiencia con la propia capacidad.

Con respecto al año 2007, se ha rediseñado el espacio con un nuevo mobiliario, para hacerlo más atractivo, y con una exposición de mensajes mayor.

Área teórica. Compuesta en forma de aula, se visualizará un vídeo formativo sobre seguridad vial, fatiga y conducción, con la presentación de los resultados de las pruebas de investigación, el riesgo de la fatiga, el cansancio, la deshidratación, el alcohol... Se trata de un vídeo de unos 5 minutos de duración, apoyado por los monitores que resolverán las dudas o cuestiones que surjan.

Área práctica. Tras la charla/vídeo, los asistentes podrán probar sus habilidades en dos simuladores de conducción, en el que podrán ver la diferencia de reaccionar en situación normal o bajo la fatiga, con procesos más lentos, y sus consecuencias. Un monitor mostrará al resto de los asistentes los efectos al volante, explicando el significado del ejercicio y mostrando la simulación tras la prueba.

Al final del recorrido se procederá a distribuir los materiales divulgativos, así como un regalo de recuerdo referido a fatiga y conducción.

Para conseguir un mayor número de usuarios formados, la carpa en el centro comercial estará abierta de jueves a sábado, durante todo el día, y de jueves a domingo los días de apertura en festivos, con la presencia de la campaña en ocho ciudades de toda España, inaugurando la acción el centro comercial Príncipe Pío en Madrid, para recorrer ciudades como Valencia, Málaga, Valladolid o Zaragoza, entre otras.

3.3 Acciones de Seguridad Vial en áreas de servicio

Sin duda, el verano es el momento en el que confluyen dos factores importantes para la fatiga: los grandes desplazamientos y el calor que puede provocar deshidratación. Por ello, la campaña “Un refresco, tu mejor combustible” instalará puntos de información en distintas de servicio y áreas de descanso, coincidiendo con los días de más afluencia de desplazamientos.

Se buscarán puntos estratégicos, seleccionados en función de la intensidad del tráfico que presentan y el número de vehículos que pasan por ellos. En ellos, un equipo compuesto por 18 personas, entre monitores y supervisores de la acción, todos ellos con formación en seguridad vial, informarán a los usuarios sobre la necesidad de descansar e hidratarse, distribuyendo materiales y regalos de la campaña.

Teniendo en cuenta la alta siniestralidad que asocia la fatiga, al iniciar un viaje es el mejor momento para informar sobre los hábitos saludables al volante, ya que el impacto del mensaje, y su incidencia en el mismo, puede resultar vital para reducir y prevenir esta causa de accidentalidad.

3.4 Web divulgativa sobre fatiga: www.fatigayconduccion.es

Una de las novedades de esta edición es la página Web www.fatigayconduccion.es, la primera específica sobre fatiga y conducción. De carácter divulgativo, tiene como objetivo ofrecer información completa y actualizada para mejorar el conocimiento sobre la importancia de este factor de riesgo en la conducción.

www.fatigayconduccion.es forma parte de la Campaña Divulgativa “Un refresco, tu mejor combustible” y está estructurada en distintas áreas en las que el visitante puede encontrar toda la información relativa a las causas y consecuencias de la fatiga, así como las formas de detectarla. Además, se recogen consejos prácticos en materia de seguridad vial y prevención.

La Web cuenta con un apartado específico, la “Sala de Prensa”, dirigido a los profesionales de la comunicación y a través del cual pueden acceder a las principales noticias relacionadas con la campaña, estudios, agenda de eventos y noticias sobre fatiga y conducción, entre otras informaciones.

4 Algunos datos y consejos sobre la fatiga en la conducción

Diferentes estudios australianos demuestran que después de 17 horas sin dormir, los efectos de la fatiga son similares a una tasa de alcohol de 0.5 grs/l sangre. Aumentar las horas de sueño, adoptar hábitos saludables y mantener una correcta hidratación puede ayudar a reducir sus efectos.

Desde el RACE y ANFABRA queremos aportar algunos consejos de seguridad vial:

1. Deje preparado el coche la noche anterior y descanse bien durmiendo toda la noche. Está demostrado que dormir menos de seis horas triplica el riesgo de sufrir accidentes en la carretera.
2. Evite salir de viaje nada más terminar de trabajar. Incluso si termina pronto, siempre estará cansado cuando comiences tu viaje.
3. Antes de emprender un viaje largo, procure descansar lo suficiente. La fatiga disminuye el campo de visión, alarga los tiempos de reacción y dificulta la coordinación psicomotriz y la capacidad muscular.
4. Deténgase cada dos horas o al menor síntoma de cansancio, ya que mantener una atención constante durante un tiempo prolongado produce fatiga.
5. Cada parada debe durar al menos entre 15 y 30 minutos; bájese del coche y tome un tentempié. Haga ejercicios de estiramiento de articulaciones (cuello, pies, piernas y brazos) y de espalda. Aproveche para comer algo ligero y beber un refresco.

6. Es aconsejable beber aunque no tenga sed, ya que cuando aparece esta señal existe un cierto grado de deshidratación. El aire acondicionado del coche provoca síntomas asociados a la deshidratación del organismo (sed, sensación de sequedad en la garganta, fatiga) que pueden afectar la conducción.
7. Evite comidas copiosas antes y durante los desplazamientos. Opte por comidas ligeras y frecuentes a lo largo del día, acompañadas de agua, zumos o refrescos. Una fácil digestión ayudará a mantener la atención y a reaccionar con rapidez.
8. No beba alcohol, ya que el consumo de cualquier tipo y cantidad tiene efectos sobre la conducción.
9. Si toma medicamentos, tenga en cuenta que pueden provocar somnolencia, y algunos pueden tener efectos directos sobre la visión o la coordinación. Consulte con su médico antes de emprender un viaje.
10. No conduzca de noche si puede evitarlo, ya que su cuerpo conoce perfectamente cuales deben ser tus horas de descanso. Piensa que si tienes que dormir en el camino, el tiempo y dinero invertido siempre estará justificado ante la posibilidad de padecer un accidente por culpa de la fatiga y la falta de visibilidad.
11. La música puede ayudar, siempre variada para que no ayude a la monotonía de la conducción.
12. Y recuerde que al final de los trayectos aumenta el riesgo provocado por la fatiga acumulada, las ganas de llegar a nuestro destino final y las posibles retenciones que puedan producirse.

4.1 ¿Qué hacer si empiezo a sentirme cansado?

- Si empieza a sentirte cansado, pare a descansar, incluso plantéese echar una cabezada. Las investigaciones muestran como un pequeño sueño puede reducir significativamente el riesgo de accidente relacionado con la fatiga.
- Preste especial atención con los ciclos de sueño, ya que cuando modificamos nuestro “reloj biológico” existe un incremento de los accidentes. Los datos recogidos en otros países revelan aumento de los

sinistros por fatiga o somnolencia cuando se conduce entre las 01 y las 06 horas y las 13 y las 17 horas.

- No deje “caer” el nivel de azúcar durante el viaje, pues ello generaría una sensación de fatiga y falta de atención.
- Manténgase hidratado. Los síntomas de deshidratación aparecen relativamente pronto en viajes largos y en verano, y provocan la reducción de la atención, abotargamiento, dolor de cabeza, cansancio y fatiga muscular.

Y tenga siempre presente que alcohol y conducción son siempre incompatibles. Nunca beba si va a conducir, por corto que sea el trayecto.

4.2 Falsos mitos de la fatiga

Las siguientes afirmaciones acerca de la fatiga son inciertas:

1. **Hacer una parada me ayuda a estar seguro.** Hacer paradas regulares ayuda a retrasar la aparición de la fatiga, pero una vez que comiencen los efectos de la fatiga, como la pérdida de concentración o el picor de ojos, entre otros efectos que se deben vigilar, lo que se debe hacer es dormir.
2. **Escuchar música me ayudará a mantenerme alerta.** Le previene a corto plazo, pero en ningún caso es sustitutivo de un sueño reparador.
3. **Respirar aire fresco a través de la ventana me ayudará a mantenerme alerta.** De nuevo, es muy deseable, pero si está fatigado sólo le ayudará a corto plazo.
4. **La gente joven necesita dormir menos.** De hecho, los conductores menores de 25 años tienen un porcentaje mayor de accidentes relacionados con la fatiga (datos del estudio de las carreteras de Victoria en Australia). Alcohol y fatiga, hábitos nocturnos... La fatiga se presenta en cualquier edad, y hay que saber combatirla.
5. **Yo sé cuando estoy cansado, o cuando estoy teniendo ataques de sueño.** El peligro es que solo se siente el agotamiento o el sueño cuando puede ser demasiado tarde.

4.3 Síntomas para detectar la fatiga

1. Pérdida de concentración.
2. Picor de ojos o pesadez en los ojos
3. Visión borrosa
4. Parpadeo constante
5. Calambres musculares o dolores de espalda
6. Zumbido de oídos
7. Somnolencia
8. Necesidad de moverse en el asiento
9. Sensación de brazos o pies dormidos
10. Sequedad en la boca o deshidratación
11. Reacciones lentas o inseguras
12. Variación involuntaria de la velocidad
13. Dificultad para recordar los últimos kilómetros recorridos

4.3 Decálogo para prevenir la fatiga

1. Aprenda a reconocer los síntomas de la fatiga para poder reducir sus efectos.
2. Deje preparado el coche el día anterior y duerma un mínimo de 7 horas.
3. Durante el viaje, descansa cada 2 horas o 200 kilómetros en las áreas y estaciones de servicio.
4. En cada parada, salga del coche, descansa al menos 15 minutos y realiza ejercicios de estiramiento.
5. Conduzca un máximo de 8 horas al día.
6. Asegúrese de mantener el habitáculo ventilado para evitar niveles altos de monóxido de carbono.
7. Manténgase hidratado ya que la falta de líquidos provoca, entre otras cosas, una reducción de la atención, dolor de cabeza y cansancio muscular.
8. Un nivel bajo de azúcar genera fatiga y falta de atención. Evite que esto ocurra durante el viaje.
9. Nunca beba alcohol si va a conducir. Cualquier bebida alcohólica, aunque tenga una baja graduación, disminuye la atención, las capacidades visual y auditiva, retrasa el tiempo de reacción y acelera la aparición de la fatiga.

Un último consejo:

10. Cuando pares, toma una bebida refrescante ya que, además de hidratarte, te ayudará a despejarte y mejorar tus niveles de atención. Una bebida refrescante será tu mejor combustible... Y te quita la sed, no los puntos.

La prevención es la mejor herramienta para reducir los accidentes causados por fatiga. Es un consejo de:

RACE

Departamento de Comunicación

Tel. 91 594 77 02

comunicacion@anfabra.es

www.race.es

ANFABRA

Comunicación

Tel. 91 552 62 75

comunicacion@anfabra.es

www.anfabra.es