



## Informe 2011: La fatiga en la conducción



### **Los muertos en accidente de tráfico por conducir con fatiga o somnolencia han aumentado un 7,2% en España**

La campaña anual "Un refresco, tu mejor combustible" que desarrolla el RACE y la Asociación de refrescos ANFABRA cumple cinco años. En este tiempo la acción divulgativa ha tratado de informar a los conductores sobre los riesgos de la fatiga y la somnolencia en la conducción. Investigación, materiales, vídeos, simuladores de conducción, acciones en centros comerciales, puntos en gasolineras, redes sociales, página web... todo con el objetivo de llegar al conductor para alertarle de un peligro que supone la cuarta causas de mortalidad en las carreteras españolas. Sin embargo, los datos de la DGT muestran como en 2010 los accidentes mortales y los fallecidos en carretera por fatiga y/o somnolencia han aumentado.

# 1. Introducción

Se cumplen cinco años desde la puesta en marcha de la campaña “Un refresco, tu mejor combustible”, desarrollada por el Real Automóvil Club de España, RACE, y la Asociación Nacional de Fabricantes de Bebidas Refrescantes Analcohólicas – ANFABRA, para la prevención de la fatiga al volante. Concienciar sobre fatiga y somnolencia, una de las primeras causas de accidentalidad en las carreteras españolas, fue el objetivo marcado inicialmente por ambas instituciones. En esta edición 2011, la acción cuneta con la colaboración de la red de estaciones de servicio de BP España y la Dirección General de Tráfico.

Durante este tiempo “Un refresco, tu mejor combustible” ha desarrollado acciones para la promoción de los hábitos saludables al volante desde la cultura preventiva. Investigar para conocer y formar para prevenir como ejes de toas las campañas, porque la fatiga no es sancionable, ni quita puntos, pera supone la cuarta causa de mortalidad en las carreteras españolas, con un aumento en los últimos años en los datos de mortalidad.

En esta quinta edición de la actividad se mantienen algunas de las acciones que mejores resultados han dado en la prevención. Así, durante el Gran Premio de Motociclismo de Jerez, celebrado el pasado mes de abril, la campaña dispuso de stands informativos en las principales vías de desplazamiento hasta Jerez, con la presencia de monitores de RACE que alertaba a los conductores de motocicleta sobre los riesgos de la fatiga en moto, y les hacía entrega de materiales para que conocieran mejor cómo prevenir los síntomas y evitar el riesgo de cansancio. Para esta acción también se contó con la ayuda de pilotos y aficionados conocidos que, con su desinteresada colaboración, ayudaron a lanzar los mensajes de prudencia.

También en este periodo de cinco años junto al conductor, la campaña ha querido acercarse a todos los rincones de España. Durante este tiempo, los monitores de RACE y los miembros del equipo del stand formativo han recorrido más de 30.000 kilómetros para acercar a los conductores de más de 30 capitales de provincia los mensajes de prevenir la fatiga. Por las aulas de RACE han pasado más de 100.000 conductores que han visionado el video de la campaña y han conocido los riesgos de una conducción prolongada mediante los simuladores de conducción, en lo que constituye una de las pocas acciones de Seguridad Vial donde la teoría y la práctica se unen para la mejora del procedimiento pedagógico.

Durante estos años de trabajo, se ha investigado la incidencia de la fatiga mediante análisis de campo, se ha trabajado en las causas, y se han implementado materiales, vídeos y una web [www.fatigayconduccion.com](http://www.fatigayconduccion.com) para mejorar el conocimiento de los usuarios en los siguientes temas:

- Identificación de los síntomas
- Análisis del riesgo
- Incorporación de hábitos saludables al volante
- Información sobre la parada de descanso
- Descansos y tipos de vehículos
- La prevención desde el entorno laboral

### **Repunte en los fallecidos por fatiga y somnolencia**

En el periodo comprendido entre el año 2007 y el año 2008 se producía una importante reducción de la siniestralidad por fatiga, lo que se reflejaba en una bajada de 198 accidentes mortales en 2007 a los 136 en 2008, y que continuaba con 119 siniestros mortales producidos en 2009. De 2007 a 2009 se reducía la siniestralidad en casi el 40%. De igual forma sucedía con los fallecidos, pasando de 233 muertos en 2007 a 139 producidos en 2009, un 40,4%% menos.

Los datos de 2010 revelan un cambio de tendencia, con un aumento tanto en el número de fallecidos como de siniestros mortales relacionados con la fatiga y la somnolencia en las carreteras de España con resultados a 24 horas. Y es que los datos referidos a fatiga y somnolencia también rompen con el resto de factores principales de la accidentalidad, como velocidad, distracción o infracción, que sí siguen la reducción en la siniestralidad.

Como veremos en el análisis de los datos, se deben buscar fórmulas para la mejora de los factores no incluidos en la norma y en la sanción, y que como se muestran en los datos, van adquiriendo más peso en la tabla de accidentalidad vial de nuestro país.

Como se establecía en el informe 2010, frente a la fatiga no vale la sanción, pero los estudios sí coinciden en que un conductor fatigado comete más infracciones, sobre todo en cuanto a la percepción de la velocidad o la reducción de la concentración (por ejemplo, deja de ver hasta un 30% de las señales, algunas de prohibición o de limitación, que no se perciben).

## 2. Accidentalidad en España (Periodo 2009–2010)

En España, para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2010 y el 31 de diciembre de 2010, y según datos a 24 horas del Servicio de estadística de la Dirección General de Tráfico, se produjeron 132 accidentes mortales por fatiga y sueño en carretera, con un resultado de 149 muertos, en lo que constituye, un año más, 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. Este dato supone un aumento del 7,2% de los fallecidos por este mismo motivo con respecto al año 2009.

Tabla de accidentalidad mortal por factores concurrentes. Fuente DGT  
*Datos referidos a accidentes mortales en carretera. El cómputo de víctimas mortales está realizado a 24 horas.*

Causa del accidente	2009		2010	
	Accidentes (AMC24)	Muertos (AMC24)	Accidentes (AMC24)	Muertos (AMC24)
Distracción	668	764	605	680
Infracción a la norma	557	636	497	561
Velocidad inadecuada	480	534	389	427
Cansancio o sueño	119	139	132	149

Estos factores concurrentes se refieren a la opinión del agente, y puede darse más de un factor en un mismo accidente, pero resulta importante destacar que de las cuatro primeras causas de accidentalidad mortal y de fallecidos, la fatiga y la somnolencia es la única que aumenta, mientras que las tres primeras sufren reducciones en sus cifras.

La tendencia en la reducción de la siniestralidad por aquellos factores que pueden ser motivo de sanción se mantiene, sobre todo en comportamientos como la velocidad inadecuada o la distracción. Por este motivo, una de las claves de la campaña es concienciar al conductor que la fatiga y la somnolencia continúa siendo un ejercicio de auto responsabilidad para el conductor

privado, y que debe seguir siendo impulsado mediante campañas de concienciación y formación.

*Accidentes con víctimas con factor concurrente cansancio/sueño*

Evolución de la fatiga y la somnolencia con factor concurrente en *opinión del agente* en accidentes ocurridos en zona urbana y carretera

TOTAL CARRETERA Y ZONA URBANA

Accidentes con víctimas por cansancio o sueño

2005	2896	B= 100	Año base
2006	3317	14,54 %	Respecto 2005
2007	4151	43,34 %	Respecto 2005
2008	3451	19,16 %	Respecto 2005
2009	2565	-11,4 %	Respecto 2005

Los datos muestran como se producen menos accidentes por fatiga y somnolencia con respecto al año anterior (2008) y sobre el año base de análisis (2005), pero hay, por el contrario, mayor número de siniestros mortales y de fallecidos.

Por otro lado, el porcentaje de muertos en carretera por fatiga y somnolencia con respecto al total de muertos producidos por las cuatro primeras causas aumenta. Si en 2009 el factor referido a la fatiga y el sueño suponía en 6,7% de los muertos totales que sumaban las cuatro causas más importantes, en 2010 el peso de la fatiga y la somnolencia aumenta hasta el 8,2%. Esto significa que cada vez la fatiga adquiere más peso en las causas de mortalidad en carretera.

Si tenemos en cuenta la hora en la que se producen los accidentes con víctimas por fatiga, la principal hora del día en la que se producen coincide con la de mayor número de desplazamientos, que es durante el pleno día. Pero teniendo en cuenta la bajada del tráfico durante la noche, el porcentaje aumenta si tenemos en cuenta el número de accidentes por fatiga respecto al tráfico.

*Numero de accidentes con víctimas con factor concurrente cansancio/sueño ocurridos en zona urbana y carretera entre 2005 y 2009 en opinión del agente*

<b>Año</b>	<b>Luminosidad</b>	<b>Carretera</b>	<b>Z. Urbana</b>
2005	PLENO DÍA	1435	210
2005	CREPÚSCULO	181	13
2005	NOCHE: ILUMINACIÓN SUFICIENTE	117	122
2005	NOCHE: ILUMINACIÓN INSUFICIENTE	139	19
2005	NOCHE: SIN ILUMINACIÓN	652	8
2006	PLENO DÍA	1415	459
2006	CREPÚSCULO	194	56
2006	NOCHE: ILUMINACIÓN SUFICIENTE	130	207
2006	NOCHE: ILUMINACIÓN INSUFICIENTE	204	15
2006	NOCHE: SIN ILUMINACIÓN	630	7
2007	PLENO DÍA	1565	951
2007	CREPÚSCULO	180	88
2007	NOCHE: ILUMINACIÓN SUFICIENTE	160	358
2007	NOCHE: ILUMINACIÓN INSUFICIENTE	207	27
2007	NOCHE: SIN ILUMINACIÓN	604	11
2008	PLENO DÍA	1408	739
2008	CREPÚSCULO	170	68
2008	NOCHE: ILUMINACIÓN SUFICIENTE	142	231
2008	NOCHE: ILUMINACIÓN INSUFICIENTE	170	19
2008	NOCHE: SIN ILUMINACIÓN	498	6
2009	PLENO DÍA	1411	161
2009	CREPÚSCULO	139	20
2009	NOCHE: ILUMINACIÓN SUFICIENTE	105	95
2009	NOCHE: ILUMINACIÓN INSUFICIENTE	167	4
2009	NOCHE: SIN ILUMINACIÓN	459	4

En zona urbana se produce un gran descenso, sobre todo en el capítulo de pleno día, bajando de 739 a 161 accidentes con víctimas. Por el contrario, en carretera a pleno día sube muy ligeramente.

### **3. INFORME INTERNACIONAL SOBRE HÁBITOS AL VOLANTE: FATIGA Y CONDUCCIÓN**

Los informes realizados hasta ahora se referían al conductor español, con el objetivo de conocer sus hábitos al volante, la identificación de los síntomas de cansancio, su comportamiento durante los viajes, etc. En esta nueva edición, la campaña “un refresco, tu mejor combustible” amplía sus fronteras para conocer los hábitos de conducción de 10 países europeos y de su entorno. España es un país de destino turístico, por ello, resultaba especialmente relevante conocer los hábitos de conducción en otros países y su relación con la accidentalidad y su experiencia reconociendo los síntomas.

Al tratarse de una encuesta internacional, el cuestionario tuvo que resumirse con respecto a otros estudios españoles, concretándose a las preguntas más básicas con las que poder componer una fotografía de nuestra situación con respecto a otros países. El informe internacional 2011 ha recogido las respuestas de casi 1.000 conductores de 10 países sobre la fatiga y la conducción.

#### **3.1 Perfil de la encuesta**

Las encuestas realizadas entre los meses de octubre de 2010 y febrero de 2011 se han recogido mediante un breve cuestionario en inglés a conductores de diferentes edades teniendo en cuenta el tipo de vehículo habitualmente utilizado o el número de kilómetros recorridos al año, y segmentado por los países para su posterior análisis. El estudio fue realizado por especialistas del RACE, con la recepción de más de 1.000 encuestas valoradas y estudiadas.

La encuesta fue dividida en tres bloques:

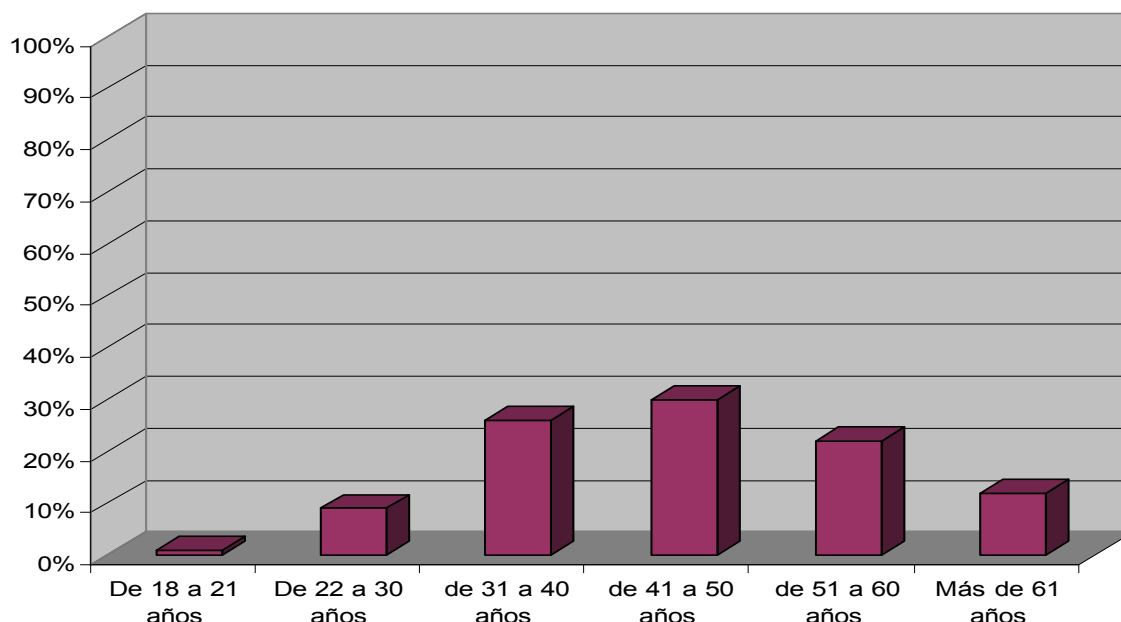
- Bloque de perfil de entrevistado y preguntas de control
- Bloque sobre fatiga y hábitos de conducción
- Bloque de accidentalidad y reconocimiento de la fatiga en la conducción

## 3.2 Resultados del estudio 2011 sobre fatiga y conducción

### Ficha Técnica

El estudio internacional sobre hábitos al volante: fatiga y conducción ha analizado más de 1.000 encuestas realizadas a conductores de distintos países. El perfil del encuestado nos indica que el 30% de los usuarios que han contestado tiene entre 41 y 50 años, seguido por un 26% de conductores entre 31 y 40 años. El tercer tramo con mayor número de respuestas es el comprendido entre los 51 y los 60 años, con un 22%. Entre 31 y 60 años se concentra el 78% de los encuestados.

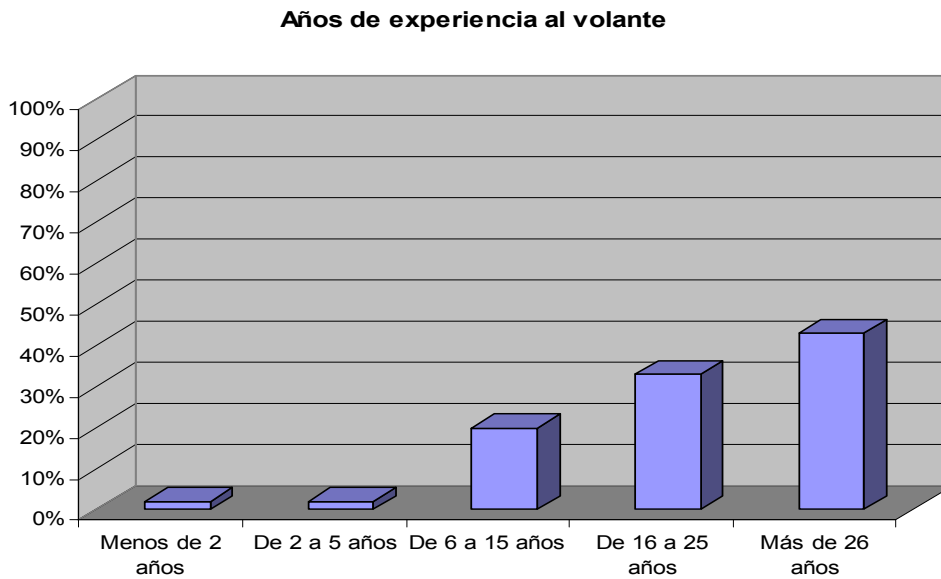
*Gráfico. Perfil del encuestado por edad*



Por sexo, el 57% de los que han respondido el cuestionario son hombres, frente a un 43% mujeres. Sobre el uso que hacen del vehículo, el 88% lo utilizan de forma particular, frente a un 12% que lo hace un uso profesional del mismo.

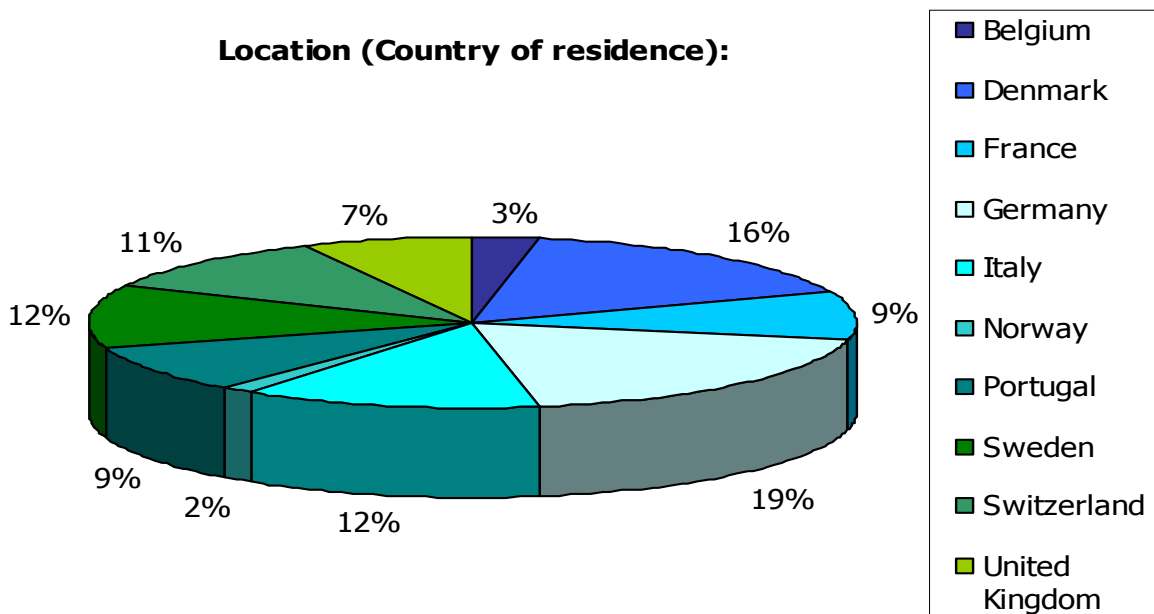
Respecto a los años de posesión del permiso de conducir, el tramo principal se ubica en el tramo con más de 26 años de experiencia al volante, con un 43%, seguido de los que poseen el carné de conducir entre los 16 y 25 años, con un 33%. Entre 6 y 15 años de experiencia suman el 20% de los casos.

Gráfico 2. Años de experiencia al volante



Los usuarios encuestados en los distintos países recorren menos de 15.000 kilómetros en el 48% de los casos (un 24% menos de 10.000 kilómetros). El 21% recorre entre 15.000 y 20.000 kilómetros, y un 31% más de 20.000 kilómetros al año.

Gráfico 3. Distribución de la muestra internacional

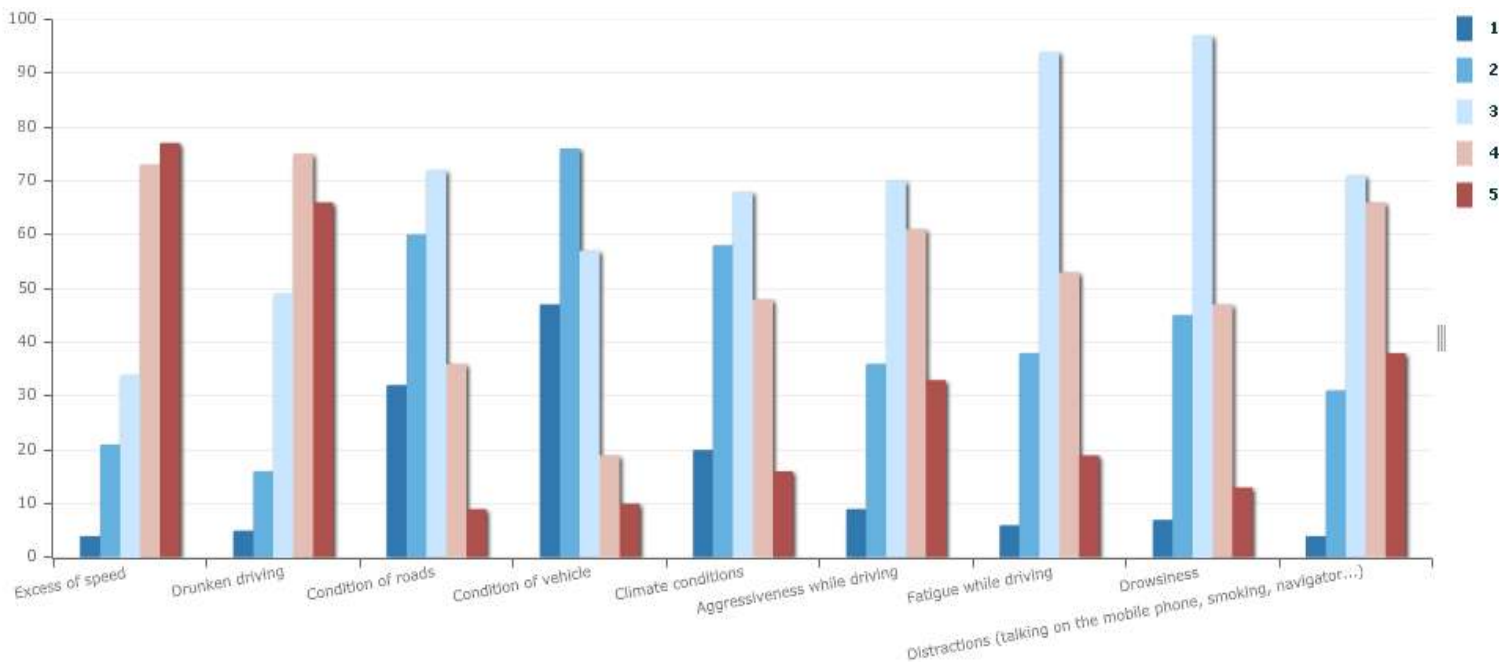


La muestra internacional ha sumado las respuestas de ocho países miembros de la Unión Europea más el envío del cuestionario a otros dos: Noruega y Suiza. La distribución ha seguido criterios estadísticos en virtud de las respuestas recibidas. Los usuarios preguntados conducen habitualmente un turismo, con un 92%, seguido del monovolumen.

## Bloque 2. Hábitos al volante

En este apartado se centran las cuestiones sobre la identificación de las causas de la accidentalidad, para situar el cansancio y la percepción de la fatiga como elemento de riesgo en el contexto general de los factores que inciden en la siniestralidad.

**Gráfica.** Grado de influencia de los siguientes factores en los accidentes de tráfico, siendo el valor 1 sin influencia, y el valor 5 totalmente influyente



La gráfica sobre los factores que inciden en la consecución de siniestros viales, y su grado de influencia, supone el elemento previo para situar el problema de la fatiga en la conducción con respecto al total de elementos que intervienen en la siniestralidad. Por factores, la causa principal entre las muestras analizadas es el exceso de velocidad, seguido de la conducción bajo los efectos del alcohol, las distracciones y la agresividad en la conducción. La fatiga adquiere porcentajes de respuesta positiva altos, sumando respuestas entre los valores 3 y 4. En líneas generales, los valores más altos se encuentran en la parte intermedia de la tabla, con valor 3.

### Tabla con las respuestas y valores más altos elegidos, por pregunta

- ❖ Exceso de velocidad. El 71% de los encuestados eligieron valores 4 y 5
- ❖ Conducción bajo los efectos del alcohol. El 66,82% eligieron 4 y 5
- ❖ Condiciones de la vía. El 62,56% de los usuarios eligieron valores 2 y 3
- ❖ Condiciones del vehículo. El 63,03% eligieron valores 2 y 3
- ❖ Condiciones climatológicas. El 59,72% eligieron valores 3 y 2
- ❖ Conducción agresiva. El 62,09% eligió los valores 3 y 4
- ❖ *Fatiga al volante*. El 69,67% de los usuarios eligieron 3 y 4
- ❖ *Somnolencia*. El 68,25% eligió valores 3 y 4
- ❖ Distracciones. El 64,93% de los encuestados eligieron valores 3 y 4

Los valores referidos a fatiga y somnolencia recogen puntuaciones muy similares, lo que demuestra que los conductores encuestados reconocen una importancia muy similar a ambos factores. Y como sucede en España, los conductores dan un valor muy superior a velocidad y a alcohol frente a otras cuestiones. A lo que menos importancia dan a la hora de influir en los accidentes de tráfico es a las condiciones del vehículo y a las condiciones de la vía. Por lo tanto, el peso de los factores concurrentes reside en el factor humano.

Si tenemos en cuenta exclusivamente el valor 5, como el más alto, y consideramos los porcentajes de respuesta, las tres causas más importantes de accidentalidad en opinión de los conductores extranjeros serían:

- Exceso de velocidad. El 36% eligió el valor 5
- Conducir bajo los efectos del alcohol. El 31% eligió el valor 5
- Distracciones. El 18% eligió el valor 5.

Una de las cuestiones que más interés generaba en el estudio internacional era el hecho de conocer la detección de los síntomas físicos al volante en cada una de las categorías propuestas, todas ellas relacionadas con la fatiga y la somnolencia en la conducción. De todas ellas, la que más es reconocida por parte de los conductores es la pérdida de concentración, con el 75% de los encuestados, y la necesidad de moverse en el asiento, con un 51%. El síntoma menos reconocido es el zumbido de oídos. Respecto a la deshidratación, menos relacionada con la fatiga, la han sufrido dos de cada 10 conductores.

*Tabla. Reconocimiento de los síntomas. Resultados de la encuesta internacional*

ENCUESTA INTERNACIONAL	2011	2011
¿Ha sentido alguna vez estos síntomas al volante?	SÍ	No
<b>Pérdida de concentración</b>	<b>75%</b>	<b>25%</b>
<b>Picor de ojos, visión borrosa, parpadeo constante</b>	<b>41%</b>	<b>59%</b>
<b>Calambres musculares o dolor de espalda</b>	<b>26%</b>	<b>74%</b>
<b>Zumbidos de oídos</b>	<b>6%</b>	<b>94%</b>
<b>Somnolencia</b>	<b>47%</b>	<b>53%</b>
<b>Necesidad de moverse en el asiento</b>	<b>51%</b>	<b>49%</b>
<b>Sensación de brazos o pies dormidos</b>	<b>16%</b>	<b>82%</b>
<b>Deshidratación</b>	<b>19%</b>	<b>81%</b>

Si tenemos en cuenta los datos comparativos con España, en los países analizados existe una mayor percepción en la pérdida de la concentración y en el apartado de deshidratación, mientras que en el capítulo de somnolencia en España existe una mayor percepción, con un 75% frente a un 47% en el resto de países. En líneas generales, los síntomas físicos son percibidos con mayor porcentaje entre los conductores españoles.

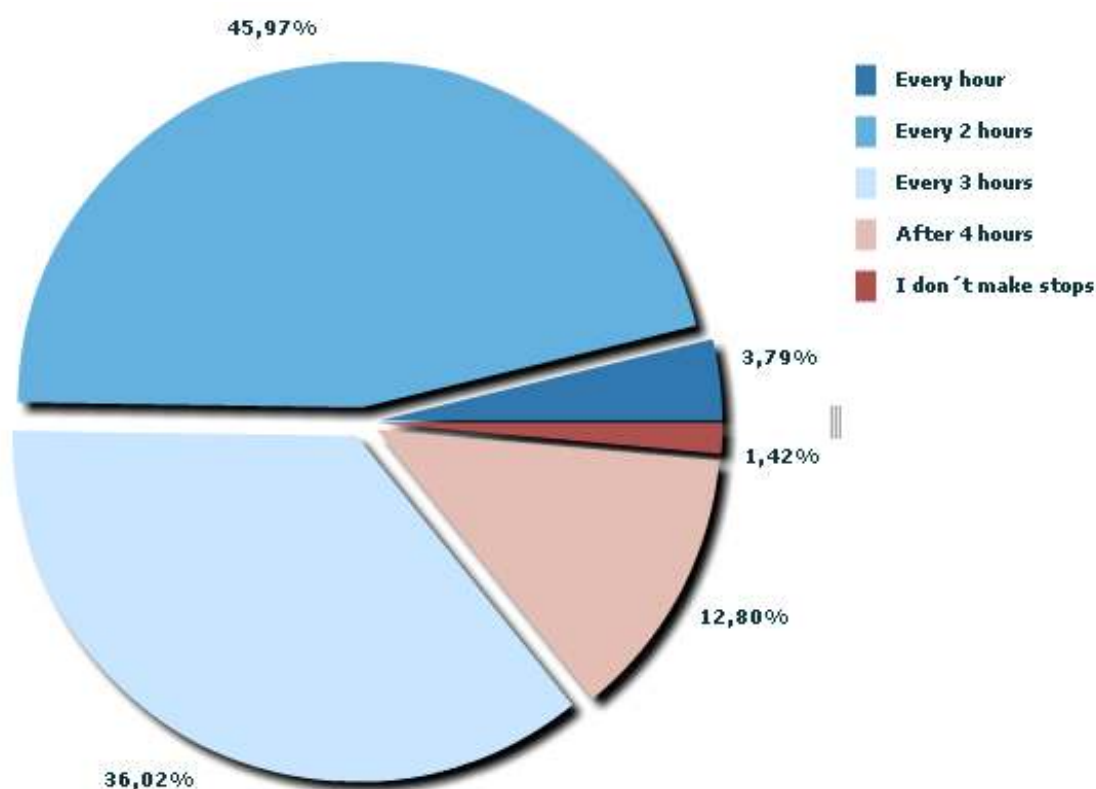
*Tabla. Reconocimiento de los síntomas. Comparativa Encuesta internacional Vs España*

ENCUESTA INTERNACIONAL VS DATOS EN ESPAÑA	Internacional	España
¿Ha sentido alguna vez estos síntomas al volante?	SÍ	SÍ
<b>Pérdida de concentración</b>	<b>75%</b>	<b>60%</b>
<b>Picor de ojos, visión borrosa, parpadeo constante</b>	<b>41%</b>	<b>49%</b>
<b>Calambres musculares o dolor de espalda</b>	<b>26%</b>	<b>39%</b>
<b>Zumbidos de oídos</b>	<b>6%</b>	<b>11%</b>
<b>Somnolencia</b>	<b>47%</b>	<b>75%</b>
<b>Necesidad de moverse en el asiento</b>	<b>51%</b>	<b>81%</b>
<b>Sensación de brazos o pies dormidos</b>	<b>16%</b>	<b>15%</b>
<b>Deshidratación</b>	<b>19%</b>	<b>6%</b>

### Bloque 3. Hábitos en los desplazamientos de largo recorrido

El momento del viaje es muy importante a la hora de prevenir la aparición de la fatiga. Por ello, una vez en camino, es importante hacer las paradas de descanso recomendadas, realizando pequeños estiramientos para recuperar el tono físico e ingerir bebidas refrescantes, que aportan glucosa e hidratan. Como ya se hiciera en España, se planteó a los más de 1.000 usuarios sobre los tiempos de conducción y las paradas de descanso, una de las cuestiones que nos permiten analizar si en España existen diferencias con respecto a otros países en estas medidas preventivas que ayudan a reducir el riesgo por fatiga y somnolencia.

*Gráfico. En viajes de largo recorrido (entre 2 y 7 horas), ¿Cuándo se detiene para hacer un descanso?*



El 46% de los usuarios para cada dos horas, tiempo recomendado para descansar y recuperar el tono físico, mientras que un 36% prolonga hasta las tres horas esa parada. Un 12,8% para cada cuatro horas, y un 1,4% no para nunca, con el riesgo que ello supone.

En la parada de descanso, propuesta para los conductores de turismo cada 2 horas o 200 kilómetros como máximo, hay que tener en cuenta el tipo de pasajero y el tipo de vía por la que nos desplazamos, y sobre todo tener en cuenta que estas recomendaciones son generales, y que hay que considerar las circunstancias personales de cada conductor, y sobre todo la identificación de los síntomas para realizar la parada. Al más mínimo síntoma de cansancio físico o de error al volante, hay que parar y descansar el tiempo que sea necesario.

**Tabla.** La parada de descanso. Comparativa Encuesta internacional Vs España

ENCUESTA INTERNACIONAL VS DATOS EN ESPAÑA		
¿Cada cuánto tiempo para a hacer un descanso?	Internacional	España
Cada hora	4%	3%
Cada dos horas	46%	55%
Cada tres horas	36%	35%
Cada cuatro horas	13%	6%
No para nunca en el trayecto	1%	2%

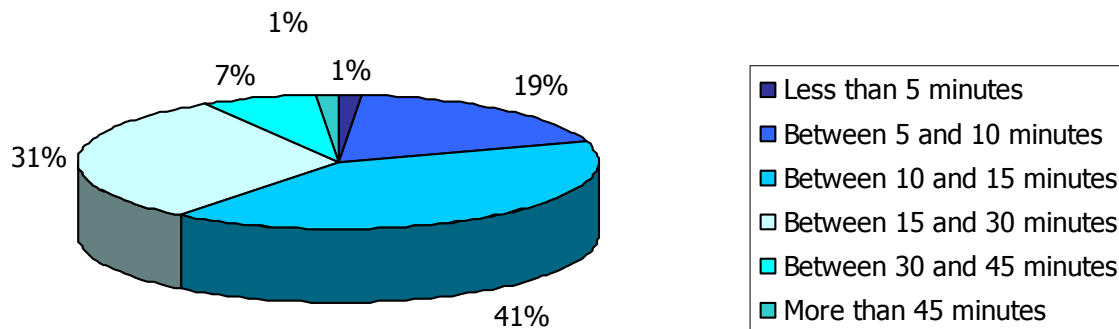
Los datos muestran importantes diferencias en cuanto a la parada de descanso durante los trayectos. Mientras que en los países analizados el 46% para cada dos horas, frente a un 55% en España, sorprende el dato del 13% de conductores encuestados fuera de España que para cada cuatro horas, asumiendo un riesgo importante por la disminución de la capacidad física y de conducción que supone, y que ha quedado demostrada en diferentes estudios e informes. Por el contrario, en España este porcentaje baja al 6%, porcentaje que aún siendo alto, demuestra una mayor conciencia en las paradas preventivas.

Hay que recordar que entre la segunda y la tercera hora de conducción vamos perdiendo capacidad de reconocer el entorno y tomar decisiones correctas, aumentamos los errores de percepción de distancias y velocidades, y aumentamos el tiempo de reacción, lo que equivale a aumentar hasta en un 12% el riesgo de sufrir un accidente por estas causas.

Y si importante es el tiempo entre paradas de descanso en un viaje de largo recorrido, también es importante el tiempo de descanso durante la parada. Se recomienda un mínimo de 15 minutos para estirar las piernas dando un pequeño paseo, hacer estiramientos para recuperar el tono físico e ingerir un refresco que aporte glucosa para mejorar la atención cerebral.

*Gráfico. Tiempo durante la parada de descanso*

**How long do you usually stop during long trips? (Choose an answer)**



El mayor porcentaje lo encontramos en el grupo que para entre 10 y 15 minutos, quedándose por debajo de las recomendaciones de tiempo. No se trata de parar sólo a repostar o ir al baño. Hay que tener en cuenta que se necesita un tiempo para retomar el tono físico y despejarse. Además, es de vital importancia considerar a los ocupantes que necesitan para más a menudo, como pueda ser el caso de los viajes con niños pequeños o personas mayores. Si viajamos con animales de compañía, también se recomienda parar cada menos tiempo, y aumentar la parada de descanso por encima de los 15 minutos para que la mascota estire las patas y se hidrate.

El segundo grupo sí se ajusta a la recomendación, con un 31% que para entre los 15 y los 30 minutos. En conjunto, cuatro de cada diez conductores encuestados fuera de nuestras fronteras para por encima de los 15 minutos, frente a un 20% que para por debajo de los diez minutos.

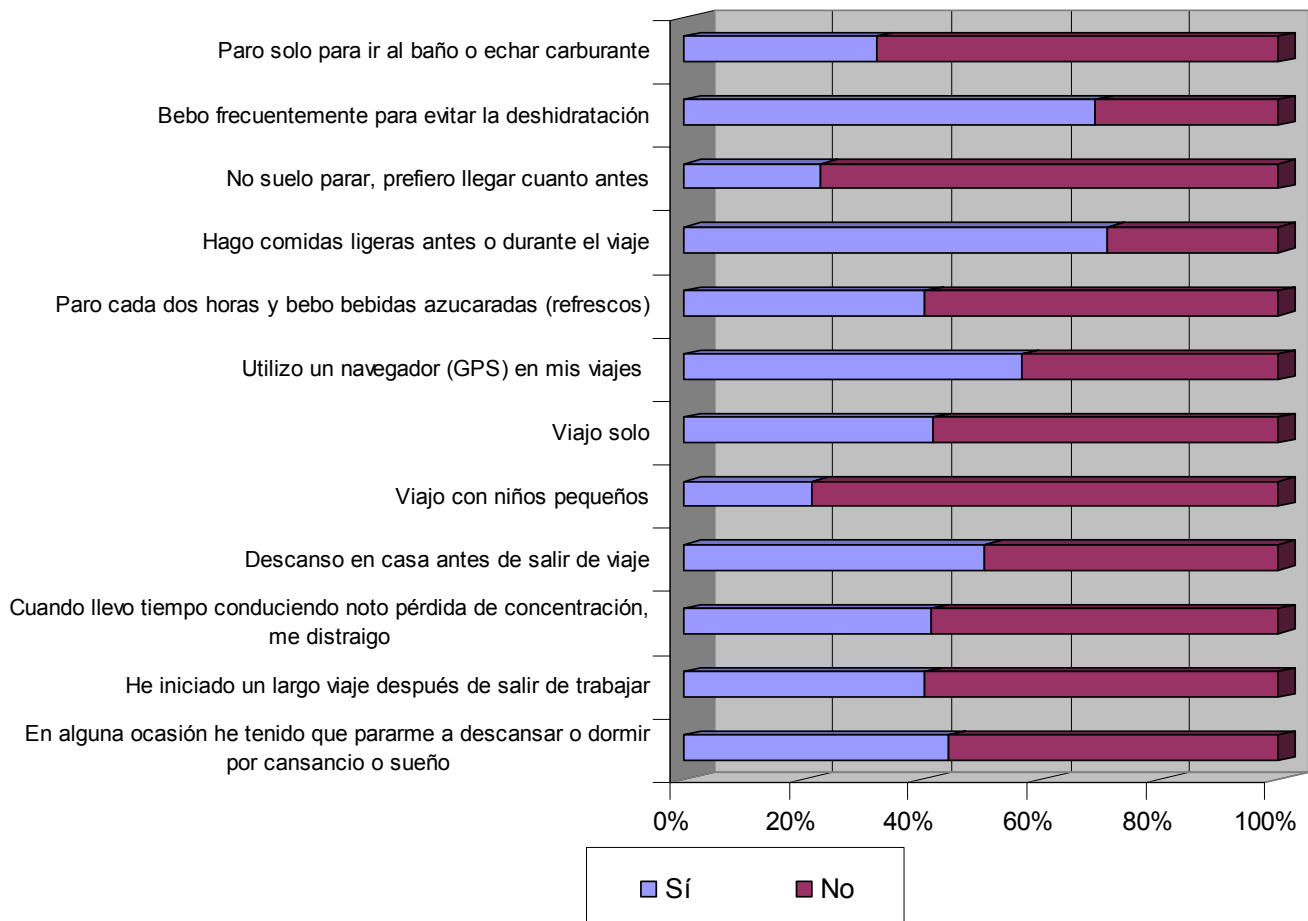
Si comparamos los datos con los obtenidos en la encuesta 2010 en España en la que se preguntó a más de 2.400 conductores, se observan hábitos al volante más ajustados con las recomendaciones, frente a conductores internacionales.

**Tabla. Tiempo en parada de descanso. Comparativa Encuesta internacional Vs España**

ENCUESTA INTERNACIONAL VS DATOS EN ESPAÑA		
¿Cuánto tiempo está en cada parada de descanso?	Internacional	España
Menos de 5 minutos	1%	1%
Entre 5 y 10 minutos	19%	10%
Entre 10 y 15 minutos	40%	34%
Entre 15 y 30 minutos	31%	46%
Entre 30 y 45 minutos	7%	8%
Más de 45 minutos	1%	1%

Dentro de las cuestiones referidas a los grandes desplazamientos, y como la campaña “Un refresco, tu mejor combustible” viene preguntando en las últimas encuestas, quisimos conocer algunos de los hábitos de los conductores preguntados en los países analizados.

**Gráfico. De las siguientes cuestiones, en un viaje largo, conteste según su caso...**



Los resultados de estas cuestiones en el ámbito internacional revelan datos importantes, como el hecho de que cuatro de cada diez encuestados fuera de España ha iniciado un viaje después de terminar su jornada laboral; que el 44% de los analizados han tenido que parar a descansar o dormir por cansancio o sueño extremo, o que solo la mitad descansa en su casa antes de salir a un viaje de largo recorrido.

Si tenemos en cuenta estos resultados con los obtenidos en las encuestas españolas, observamos diferencias notables, como en los conductores que descansan antes de salir de viaje (25 puntos de diferencia), parar a descansar cada dos horas y beber un refresco (27 puntos de diferencia) o el tener que parar por cansancio extremo, con 23 puntos de diferencia.

*Tabla. Hábitos en largos desplazamientos. Comparativa internacional Vs España*

ENCUESTA INTERNACIONAL VS DATOS EN ESPAÑA	Internacional	España
En viajes largos, y en su caso...	SÍ	SÍ
En alguna ocasión he tenido que pararme a descansar o dormir por cansancio o sueño	44 %	21 %
He iniciado un largo viaje después de salir de trabajar	40 %	35 %
Cuando llevo tiempo conduciendo noto pérdida de concentración, me distraigo	41 %	34 %
Descanso en casa antes de salir de viaje	50 %	75 %
Viajo con niños pequeños	21 %	30 %
Viajo solo	42 %	31 %
Utilizo un navegador (GPS) en mis viajes	57 %	47 %
Paro cada dos horas y bebo bebidas azucaradas (refrescos)	40 %	67 %
Hago comidas ligeras antes o durante el viaje	71 %	86 %
No suelo parar, prefiero llegar cuanto antes	23 %	13 %
Bebo frecuentemente para evitar la deshidratación	69 %	68 %
Paro solo para ir al baño o echar carburante	32 %	21 %

Según el análisis de los datos obtenidos en la encuesta internacional a más de 1.000 conductores de 10 países, y su comparativa con el resultado de la encuesta 2010 sobre hábitos al volante, se puede concluir que el conductor español adquiere hábitos más preventivos hacia la fatiga en la conducción.

La fotografía que se presenta en cuanto a fatiga y somnolencia al volante demuestra que en los países analizados existe el mismo problema que en España en cuanto a la percepción de la fatiga y la conducción como elemento causante de siniestros viales. Resulta necesaria de esta manera la puesta en marcha de campañas internacionales para alertar al conductor sobre los riesgos. Hay que tener en cuenta que cuando se producen desplazamientos de largo recorrido el riesgo de accidente viaja también con los ocupantes del vehículo. De esta manera, el siniestro se puede producir tanto en los países de origen, de paso o de destino, y la puesta en marcha de soluciones afecta a todos por igual. Por ello, resulta relevante alertar a las instituciones internacionales de la necesidad de lanzar campañas que alcancen a todos los conductores.

Frente a los hábitos saludables, quisimos comparar uno de los comportamientos de mayor riesgo. Los estudios sobre cansancio y conducción muestran que uno de los elementos de riesgo que deben ser valorados es el de iniciar un viaje de largo recorrido después de la jornada de trabajo. Como se indicaba en el último informe, y que merece ser recordado por su importancia, podemos diferenciar así entre dos tipologías de fatiga al volante:

- La fatiga de origen, con la que iniciamos el viaje, y que entre sus causas pueden estar un mal descanso, las comidas copiosas, la jornada laboral... Se trataría de la fatiga con la que nos sentamos a conducir.
- La fatiga sobrevenida por la propia actividad de conducir, y que puede verse reforzada por elementos como una mala climatización, un mal reglaje del asiento, la conducción en determinadas horas del día y los ciclos de sueño, el tráfico...

La suma de los dos tipos de fatiga nos indica que existe un distinto nivel de riesgo si se da la fatiga de origen, la sobrevenida o la suma de ambas. Para conocer a los usuarios que iniciaban un viaje tras finalizar su jornada laboral, se preguntó a los conductores de los 10 países sobre este hábito. **Como se ha podido observar en la tabla anterior, el 40% de los conductores encuestados en los 10 países analizados han iniciado un viaje tras su jornada laboral, frente al 35% de los casos según la muestra recogida en España.**

Desde la campaña “Un refresco, tu mejor combustible” insistimos en la necesidad de alertar sobre el hecho de salir de viaje con fatiga de origen, ya que el riesgo de siniestro en los kilómetros finales aumenta. Los resultados obtenidos en la encuesta 2010 en España indicaban que el 35% de los conductores había iniciado un viaje de largo recorrido tras una jornada laboral, lo que suponía un 1% menos que con respecto el informe 2009. Es muy importante concienciar a los usuarios mediante planes preventivos en las empresas sobre los riesgos de iniciar un viaje tras un día de trabajo, ya que los últimos kilómetros del viaje, cansado, posiblemente de noche, y con ganas de llegar al destino, se conviertan en los más peligrosos.

Respecto a las medidas que toma el conductor cuando se siente cansando, los conductores de los 10 países analizados optan en primer lugar por andar un poco y estirar las piernas, seguido de tomar un café y en tercer lugar abrir la ventana para tomar el aire. Por el contrario, en España lo primero que el conductor hace cuando se nota cansado es parar y tomar un refresco, seguido de estirar las piernas y hablar con los pasajeros (a unas centésimas de abrir la ventana para tomar el aire...).

*Tabla. Cómo se combate el cansancio. Comparativa Encuesta internacional Vs España*

ENCUESTA INTERNACIONAL VS DATOS EN ESPAÑA		
¿Qué hace cuando se siente cansado?	Internacional	España
Escuchar música	9 %	11 %
Hablar con el copiloto o pasajeros	11 %	13 %
Parar y tomar un refresco	13 %	23 %
Comer algo	1 %	5 %
Andar un rato y estirar las piernas	28 %	22 %
Tomar un café	18 %	12 %
Abrir la ventana y tomar el aire	20 %	14 %

Si relacionamos el dato de parar a caminar y estirar las piernas, con el de tomar un refresco, lo que constituyen buenos hábitos para evitar la fatiga, se concluye que **más del 40% de los conductores analizados en los 10 países a los que se les ha remitido el cuestionario ponen medidas preventivas para reducir la incidencia de la fatiga al volante, caminando, recuperando el tono físico e ingiriendo un refresco.**

#### 4. “Un refresco, tu mejor combustible”: cinco años trabajando para reducir la fatiga en la conducción

Como hemos visto al tratar los datos en España durante los años 2007 – 2008 y 2009, lejos de reducir su importancia en el total de siniestros en España, la fatiga y/o somnolencia se mantiene como la cuarta causa de mortalidad en carretera. 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 en ese primer informe 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.

Un segundo trabajo de investigación realizado por el RACE dentro de la Campaña “Un refresco, tu mejor combustible” estudió en profundidad 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 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.

Igualmente, mediante pruebas médicas y psicotécnicas, se comprobó que no descansar cada dos horas, no hacer ejercicios o no ingerir refrescos puede aumentar el error de percepción de las distancias en un 63% o reducir a un 60% la capacidad de percibir y procesar información, como a la hora de ver señales o cualquier otro estímulo relevante para la circulación. Además, el tiempo de reacción al volante aumenta en más de un 86%.

## **Indicadores y hábitos al volante**

Durante los cinco años de análisis se han ido analizando los hábitos en la conducción de los españoles, y como novedad para esta edición 2011, el estudio de los conductores de 10 países europeos sobre fatiga y conducción, los síntomas, los riesgos y los factores de riesgo aparejados con la siniestralidad vial.

En este tiempo se han realizado encuestas y estudios en colectivos específicos, como el de las dos ruedas junto a ANESDOR o en sector profesional en colaboración con la CETM. En estos estudios se ha visto como el problema de la fatiga y la somnolencia se presenta con los mismos parámetros de riesgo, pero con diferente tratamiento. El “Estudio de Fatiga y Conducción 2009” elaborado por el RACE y ANFABRA, indicaba que los motoristas aún no eran conscientes de su importancia, y un 59% reconocía haber sufrido pérdidas de concentración, un 29% somnolencia, y un 33% había tenido que parar por fatiga extrema. Pero mientras que para las motocicletas la recomendación es parar cada menos tiempo o kilómetros, para el sector profesional, con una regulación específica de obligado cumplimiento, el objetivo es disponer de más y mejores áreas de descanso. Por ello, cada colectivo requiere su medida.

## **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.

El acceso a esta información también constituye un elemento clave para conseguir el objetivo de formar y concienciar. Por ello, y continuando las labores iniciadas en ediciones anteriores, la campaña mantiene sus acciones formativas e informativas con importantes novedades, con la distribución de materiales, la actualización de la página web exclusiva sobre fatiga y conducción o la incorporación de la red de estaciones BP en su difusión.

## 5. Resumen de las acciones 2011

### 5.1. Fatiga en los motoristas

Una de las acciones que más se ha consolidado en este tiempo de trabajo contra la fatiga en la conducción es el referido al sector de las dos ruedas. Por ello, y con motivo del GP de Jerez 2011, celebrado el primer fin de semana de abril, la campaña “Un refresco, tu mejor combustible” inició su actividad en 2011 aprovechando las más de 50.000 motos y los 270.000 desplazamientos que se realizaron con motivo del campeonato

Con algunos cambios en la ubicación de las estaciones de servicio donde se

ubicó la campaña, el RACE (Real Automóvil Club de España), ANFABRA (la Asociación Nacional de Fabricantes de Bebidas Refrescantes Alcohólicas) y la DGT (Dirección General de Tráfico) pusieron en marcha la primera de las acciones incluidas en la Campaña 2011 de “Un refresco, tu mejor combustible” para concienciar a los motociclistas de la importancia de parar, realizar unos estiramientos y beber un refresco, para prevenir la deshidratación y la pérdida de atención.



Coordinado con el GP de Jerez, se espera la asistencia de 50.000 motos

La Campaña “Un refresco, tu mejor combustible” alertará a los motoristas sobre la importancia de prevenir la fatiga

- Esta acción, organizada por RACE, ANFABRA y la DGT, se desarrollará los días 1, 2 y 3 de abril, y consistirá de puntos informativos en estaciones de servicio de paso para los motoristas que se desarrollan al GP de Jerez.
- La campaña cuenta con la colaboración de personajes populares de diversos ámbitos y aficionados a montar en moto, que han colaborado en un vídeo para difundir los mensajes preventivos. Deportistas retirados como los motociclistas Ángel Nieto y Sito Pons o el tenista Alex Corretja, los cocineros Sergi Arola y Paco Roncero, personajes de los medios de comunicación como el periodista Juan Ramón Lucas o el presentador Juan y Medio o el peluquero Lluís Llongueras se han unido con este objetivo común.
- El objetivo es sensibilizar una vez más a los conductores de motos -una de los grupos más numerosos frente a la fatiga- y así prevenir accidentes por este motivo. Para la campaña, el reto es de otro mundo durante este GP.
- Por cada 158 kilómetros o 1,5 horas, realizar estiramientos y beber un refresco ayuda a mantener la capacidad de atención, con algunos de los principales recomendaciones para evitar los riesgos provocados por la fatiga.

**Abril 21 de marzo de 2011.** Este fin de semana se celebra el Gran Premio de Jerez, una de las citas iniciales del calendario mundial y primero de los campeonatos de motociclismo que se celebran en España, con la asistencia esperada de más de 50.000 motos y 270.000 desplazamientos. La llegada del buen tiempo, el inicio del viaje tras una jornada laboral, las distracciones y actividades del fin de semana pueden aumentar el riesgo de fatiga, lo que provoca, entre otros cosas, la disminución de la atención y el aumento del tiempo de reacción ante un obstáculo o imprevisto en la vía. Por estas razones, el RACE (Real Automóvil Club de España), ANFABRA (Asociación Nacional de Fabricantes de Bebidas Refrescantes Alcohólicas) y la DGT (Dirección General de Tráfico) ponen en marcha, un año más, la Campaña “Un refresco, tu mejor combustible” para concienciar a los motociclistas que se desplazan con motivo del GP de Jerez de Tráfico sobre la importancia de parar durante el viaje, realizar unos estiramientos y beber un refresco, hábito que ayudan a prevenir la deshidratación y la pérdida de atención como consecuencia de la fatiga.

deshidratación que genera, entre otras cosas, pérdida de atención, malestar, dolor de cabeza, calambres musculares, etc.

La campaña contó con la colaboración de personajes populares de diversos ámbitos y aficionados a montar en moto, que han colaborado en un vídeo para difundir los mensajes preventivos. Deportistas retirados como los motociclistas Ángel Nieto y Sito Pons o el tenista Alex Corretja, los cocineros Sergi Arola y Paco Roncero, personajes de los medios de comunicación como el periodista Juan Ramón Lucas o el presentador Juan y Medio o el peluquero Lluís Llongueras se unieron a este objetivo común de prevenir los accidentes.

## 5.2. Formación y divulgación de la Edición 2011 de la Campaña “Un refresco, tu mejor combustible”

### a. Materiales divulgativos

La campaña siempre ha tenido, entre sus prioridades, la labor divulgativa. Según el colectivo objeto de cada campaña, los materiales se han ido actualizando y renovando sus contenidos, incluso con programas divulgativos específicos para cada grupo a los que se han dirigido las distintas campañas. Un ejemplo de ello fue la actividad con los profesionales de la conducción y el transporte, los conductores de turismo o los usuarios de motocicleta.

El eje temático de todos los materiales ha sido la prevención de la fatiga en la conducción. En todos los recursos se han aportando consejos 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 han incluido datos y estadísticas sobre la fatiga en la conducción.

La campaña, desde su origen, ha distribuido casi un millón de folletos, mediante encartes en revistas, entrega en centros comerciales, tiendas, oficinas de RACE, centros de formación, estaciones de servicio... El material ha ido cambiando su diseño desde el origen de la campaña, y en la actualidad 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.

### Materiales 2011: distribución en la red de estaciones de servicio BP

Para la edición 2011, la campaña “Un refresco, tu mejor combustible” cuenta con la colaboración de la red de estaciones de servicio de BP, con más de 650 puntos de distribución. Con los materiales que se repartirán en estas gasolineras la campaña tiene el objetivo de llegar a millones de conductores en sus desplazamientos estivales. Además, se contará con otros espacios de distribución, como las oficinas de RACE repartidas por toda España.

Como en otras ediciones, y junto a los folletos, la campaña cuenta con un dossier informativo con las actividades previstas, las conclusiones de los trabajos de la campaña, o los materiales, los cuales se distribuirán entre profesionales de la comunicación, investigadores, profesionales de la seguridad vial y organismos públicos, entre otros.



## **b. Acción formativa en el ámbito laboral**

Uno de los elementos que se incorporarán en la edición 2011 es la inclusión de la fatiga como elemento de estudio en los cursos de prevención de riesgos laborales. Mediante el acuerdo con varias Comunidades Autónomas, la campaña “Un refresco, tu mejor combustible” quiere concienciar a los trabajadores sobre la importancia de incorporar hábitos saludables en al conducción, identificar los síntomas de la fatiga, y prevenir el riesgo de cansancio extremo o somnolencia. La conducción es una actividad compleja, y cuando forma parte de nuestro desempeño laboral hay que considerar todos los elementos que pueden aumentar la probabilidad de accidente.

Formar a los trabajadores sobre la fatiga en la conducción no solo mejorará los ratios de accidentalidad de los accidentes en misión, que es cuando la el vehículo forma parte de la actividad laboral, sino que servirá para mejorar el conocimiento de todos los trabajadores que se desplazan a diario al trabajo en su vehículo, alertando sobre el cansancio acumulado y las consecuencias, por ejemplo, de iniciar un viaje de largo recorrido tras un día de trabajo.

Se trata de mostrar 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, la fatiga se incluye dentro de los temarios generales que desarrolla la Academia RACE para la mejora de la seguridad laboral. En esta edición, se harán cursos específicos de formación en este punto, que supone la cuarta causa de mortalidad en las carreteras de España.

Las acciones preventivas en el ámbito laboral contarán con formación teórica y refuerzo con elementos prácticos. Se forma desde la teoría incluida en los contenidos de la Academia RACE a los usuarios, para que, posteriormente, puedan poner en práctica, de una forma controlada por monitores, los conocimientos adquiridos previamente. Se refuerza el mensaje y se consolida la auto experiencia con la propia capacidad de análisis de las conclusiones.

Los simuladores de conducción permitirán 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.

### c. Acción informativa con monitores en EE.SS. de BP

La campaña, en una nueva edición, pretende informar al usuario sobre los riesgos de la fatiga al volante en el momento más importante: durante los desplazamientos. Concienciar al usuario en el preciso momento en el que debe mantener ese hábito saludable es una forma de reforzar la conducta positiva. Por ello, se dispondrá de espacios informativos en estaciones de servicio de la marca BP situadas en diferentes ciudades españolas distribuidas por el territorio nacional, en las que monitores de RACE y ANFABRA informarán a los usuarios sobre los riesgos de la fatiga y distribuirán los materiales divulgativos dispuestos. La acción en estaciones de servicio tendrá dos fechas clave, una de ellas ya desarrollada:

- ❖ La celebrada con motivo del GP de Motociclismo de Jerez, celebrado los días 1, 2 y 3 de abril.
- ❖ Con motivo de los desplazamientos estivales, el fin de semana del 13, 14 y 15 de agosto.

Durante todo el fin de semana del puente de agosto, que se celebrará entre los días 13, 14 y 15 del mismo mes, y durante todo el día, monitores de la campaña informarán a los usuarios que circulen por las principales vías de la red nacional, mediante la instalación en la zona de acceso de un espacio informativo. Entre los consejos que se ofrecerán a los conductores, los monitores se centrarán en alertar de la incidencia de la fatiga como causa de la siniestralidad, ofreciendo los consejos de parar cada 200 kilómetros o cada dos horas, realizar pequeños estiramientos para recuperar el tono físico, y tomar un refresco, ya que junto a la hidratación necesaria en un mes de calor como es agosto, aporta glucosa, elemento que mejora la actividad y el rendimiento cerebral.



Los técnicos también alertarán a los usuarios sobre los síntomas que el conductor debe reconocer para anticiparse a los riesgos de desfallecimiento al volante, como es el picor de ojos, la necesidad de moverse en el asiento, los calambres, el zumbido de oídos, o los errores al volante.

d. También en la web [www.fatigayconduccion.com](http://www.fatigayconduccion.com) y en las redes sociales Facebook y Twitter

Desde la pasada edición, la campaña cuenta con la página web, [www.fatigayconduccion.com](http://www.fatigayconduccion.com), un espacio donde se va actualizando toda la información relativa a la fatiga y la conducción y donde se incluyen contenidos interactivos y consejos prácticos sobre la materia. Mediante este espacio se puede acceder y descargar los materiales, vídeos, folletos, etc. de las actividades

En las redes sociales, “Un refresco, tu mejor combustible” tiene una página propia en Facebook, desde la que informa de las distintas actividades y sesiones formativas que se van desarrollando a lo largo del año, participar en foros de debate, etc. Igualmente, los usuarios de Twitter podrán estar al tanto de las acciones que se vayan desarrollando.

La página [www.fatigayconduccion.com](http://www.fatigayconduccion.com) es el primer site específico sobre fatiga y conducción, con vídeos de carácter divulgativo, como el último lanzado con personajes famosos alertando sobre fatiga y moto, y tiene como objetivo ofrecer información completa y actualizada para mejorar el conocimiento sobre la importancia de este factor de riesgo en la conducción.

La web cuenta con un apartado específico para los medios, 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. Esta zona se actualiza periódicamente con las novedades y los informes que se van publicando en las distintas acciones.



## Algunos consejos para los largos desplazamientos del verano

Con motivo de los desplazamientos que se producirán durante los meses de verano, y recordando la importancia de mantener la precaución en todos los recorridos, desde RACE y ANFABRA, con la colaboración de la Dirección General de Tráfico, queremos aportar algunos consejos de seguridad vial:

- 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.
- Evite salir de viaje nada más terminar de trabajar. Incluso si termina pronto, siempre estará cansado cuando comiences tu viaje.
- 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.
- Deténgase cada dos horas o al menor síntoma de cansancio, ya que mantener una atención constante durante un tiempo prolongado produce fatiga.
- 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.
- Hay que 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 a la conducción.
- 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.
- No beba alcohol, ya que el consumo de cualquier tipo y cantidad tiene efectos sobre la conducción.

- 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.
- No conduzca de noche si puede evitarlo, ya que su cuerpo conoce perfectamente cuales deben ser tus horas de descanso. Piense que si tiene 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.
- La música puede ayudar, siempre variada para que no ayude a la monotonía de la conducción.
- No baje la guardia en los desplazamientos cortos, ya que el desfallecimiento por cansancio o sueño puede llegar incluso en trayectos de poco recorrido.
- Y recuerde que al final de los trayectos de largo recorrido aumenta el riesgo, provocado por la fatiga acumulada en el trayecto, el calor, los atascos, las ganas de llegar a nuestro destino final y las posibles retenciones que puedan producirse.

## **Síntomas para detectar la fatiga**

- ❖ Pérdida de concentración
- ❖ Picor de ojos, parpadeo constante, pesadez en los ojos o visión borrosa
- ❖ Calambres musculares, dolores de espalda o zumbido de oídos
- ❖ Somnolencia, o reacciones lentas o inseguras
- ❖ Necesidad de moverse en el asiento
- ❖ Sensación de brazos o pies dormidos
- ❖ Sequedad en la boca o deshidratación
- ❖ Variación involuntaria de la velocidad
- ❖ Dificultad para recordar los últimos kilómetros recorridos

## Decálogo para prevenir la fatiga

1. Aprenda a reconocer los síntomas de la fatiga para 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, 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 por fatiga.

#### **RACE**

Dpto. de Comunicación  
Tel. 91 594 77 02  
[comunicacion@anfabra.es](mailto:comunicacion@anfabra.es)  
[www.race.es](http://www.race.es)

#### **ANFABRA**

Gabinete de Prensa (Inforpress)  
Tel. 91 564 07 25  
[eroman@inforpress.es](mailto:eroman@inforpress.es)  
Dpto. de Comunicación ANFABRA  
Tel. 91 552 62 75 [www.anfabra.es](http://www.anfabra.es)  
[comunicacion@anfabra.es](mailto:comunicacion@anfabra.es)