



## BARÓMETRO SOBRE FATIGA Y CONDUCCIÓN

**Análisis de los estudios previos sobre la fatiga**

**Barómetro 2009: análisis de las causas de siniestralidad**

**Consecuencias y análisis de los hábitos de descanso en ruta**

**Fatiga e invierno: consejos para la conducción**

**Madrid, 3 de Diciembre de 2009.** El RACE y ANFABRA, dentro de la campaña “Un refresco, tu mejor combustible”, finaliza sus trabajos de la acción 2009 con el análisis de más de 6.300 encuestas realizadas a conductores españoles entre los años 2007 y 2009, con el objetivo de conocer los hábitos de los usuarios, la prevención de la fatiga al volante, y la evolución de las causas de siniestralidad. El trabajo se completa con el estudio de las paradas de descanso y consejos para la circulación durante esta época invernal.

## **1. Introducción al barómetro 2009**

Con este barómetro, RACE y ANFABRA, dentro de la campaña “Un refresco, tu mejor combustible”, pretende estudiar la evolución de la fatiga en la conducción, los hábitos de los conductores, y la incidencia de determinados factores en su aparición. Para ello, se han tomado como referencia las acciones realizadas durante los años 2007, 2008 y 2009, y se han comparado, analizando sus tendencias. El resultado muestra cómo las campañas divulgativas y las acciones de formación pueden mejorar la identificación de los síntomas, y en general el riesgo de accidente por este hecho.

## **2. Estudios previos. Estudio 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%).

### 3. Estudios previos Estudio Fatiga y Conducción 2008

Durante el **año 2008**, el RACE y ANFABRA realizaron una encuesta entre más de 1.800 conductores en toda la geografía nacional para conocer si realmente se detectaba la fatiga como un elemento de riesgo, los hábitos al volante y los modelos de prevención, centrandó nuestro interés en esta edición sobre todo en los grandes desplazamientos. Según el "Estudio sobre Fatiga y Conducción 2008", un elevado porcentaje no detectaba sus síntomas a tiempo, como demuestra el que el 61% de los entrevistados había sufrido pérdidas de concentración, el 75% somnolencia y casi el 50% reconocía haber tenido que parar a descansar o dormir al conducir bajo condiciones de fatiga extrema. Para evitar llegar a estas situaciones, casi la mitad de los encuestados reconocía que parar y tomar un refresco les había ayudado a despejarse.

En este trabajo se preguntó por los tiempos de parada: 6 de cada 10 usuarios confesaban descansar cada dos horas, tiempo recomendado para recuperar el tono físico y las condiciones óptimas de conducción. Sin embargo, casi un 8% afirmaba no parar durante los largos desplazamientos o a partir de las 4 horas.

El dato más revelador de la encuesta 2008, y uno de los elementos clave para impulsar campañas de concienciación entre los usuarios, fue que la mitad de los conductores encuestados reconocían el pasado año 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.

Por último, en el 2008 se preguntó sobre el alcohol al volante. 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.

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.

#### **4. Resultados del Barómetro 2009 sobre fatiga y conducción.**

Entre los resultados que se han perseguido analizar en este primer barómetro sobre fatiga y conducción se han considerado las circunstancias profesionales (uso del vehículo privado o profesional), los kilómetros recorridos al año, el tipo de vehículo conducido (turismos, motocicleta, vehículo pesado...), la edad e incluso el sexo del conductor, estableciendo criterios de análisis para cada uno de los epígrafes.

Como ya se ha visto en los resultados 2007 y 2008, así como otros trabajos previos, la Campaña “Un refresco, tu mejor combustible” cuenta ya con la experiencia de cuatro años de trabajos en diferentes áreas, y los estudios centrados en el conductor de turismo, el conductor de motocicleta y el conductor profesional. El análisis de cada uno de estos grupos, con la colaboración de los sectores profesionales como la Confederación Española de Transporte de Mercancías o de la Asociación de las empresas de dos ruedas – ANESDOR, nos permiten ahondar más en la prevención como herramienta para la reducción del riesgo.

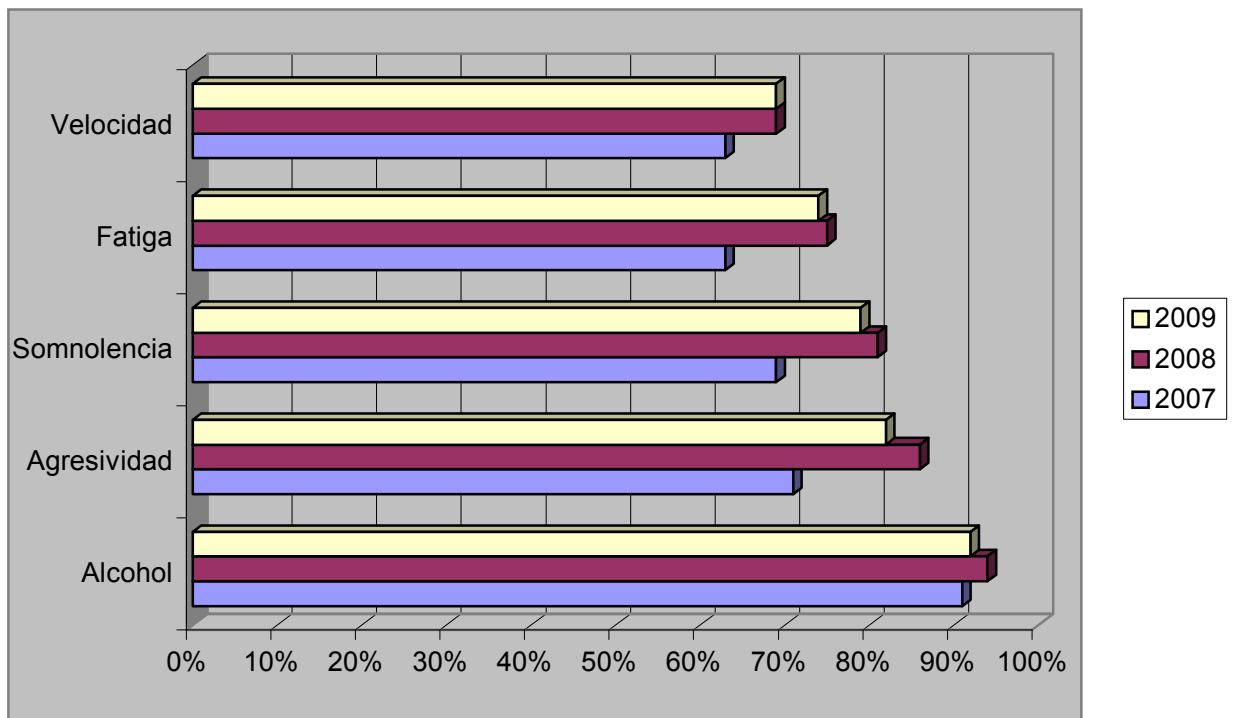
Con este Barómetro Vial sobre Fatiga y Conducción, se pretende conocer y observar la evolución de al menos un elemento, la fatiga, en la percepción del riesgo entre los conductores, y establecer medidas de prevención.

Una de los primeros análisis en esta serie de encuestas, con un total de más de 6.300 encuestas analizadas en este periodo, ha sido conocer cuáles son los factores que, en opinión de los conductores españoles preguntados, influyen en la accidentalidad vial. Para ello, se proponían en las tres ediciones una serie de propuestas, que debían ser valoradas del 1 al 5, siendo el 1 la que menos influye y el valor “5” en que más influye. Las opciones que se proponían eran:

- Exceso de velocidad
- Beber alcohol y conducir
- Estado de las carreteras
- Estado de los vehículos
- Climatología
- Agresividad al volante
- Fatiga en la conducción
- Somnolencia
- Distracciones

Los resultados obtenidos muestran una “relajación” en los resultados de influencia en los factores que concurren en los accidentes. Los valores “4” y “5”, referidos al nivel de influencia (“Influye mucho” y el de “mayor influencia”) quedan recogidos en la siguiente gráfica:

Gráfica 1. Influencia de los factores de la accidentalidad por años



Los datos de 2008 muestran un claro aumento de la percepción del usuario con respecto a los factores que aparecen en los siniestros, influencia que va perdiendo fuerza en el ejercicio 2009, sobre todo en el apartado de la percepción de la agresividad al volante. Los encuestados consideran que cada año va perdiendo importancia la agresividad al volante en la consecución de los siniestros, mientras que el factor “velocidad” mantiene sus niveles de importancia para el conductor.

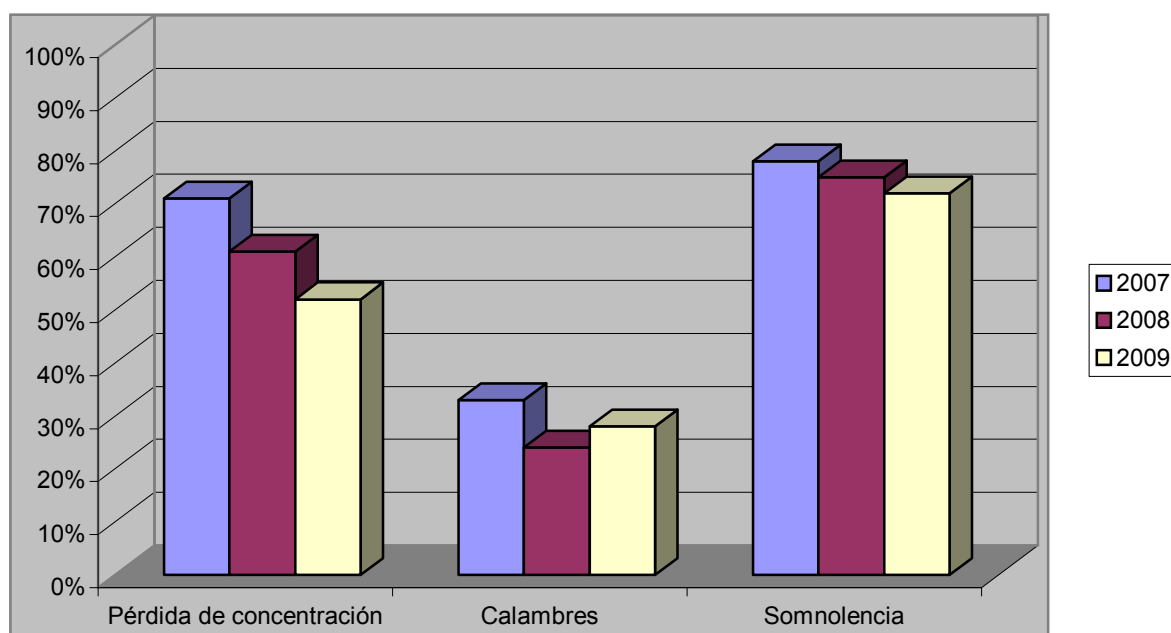
Por orden de importancia, alcohol aparece como el primer factor por importancia para los conductores, seguida de la agresividad, la somnolencia y la fatiga y la velocidad como última causa en esta selección de motivos.

Centrándonos en las causas que concurren en el factor “fatiga”, hemos querido comparar los datos referidos a los síntomas, y ver cómo se van percibiendo e identificando año a año. Para su análisis, hemos seleccionado los siguientes síntomas al volante:

- Pérdida de concentración (aparejados a la conducción)
- Calambres (aparejados al estado físico)
- Somnolencia (el estadio de mayor gravedad)

Los resultados en cada uno de estos síntomas por año fue el siguiente:

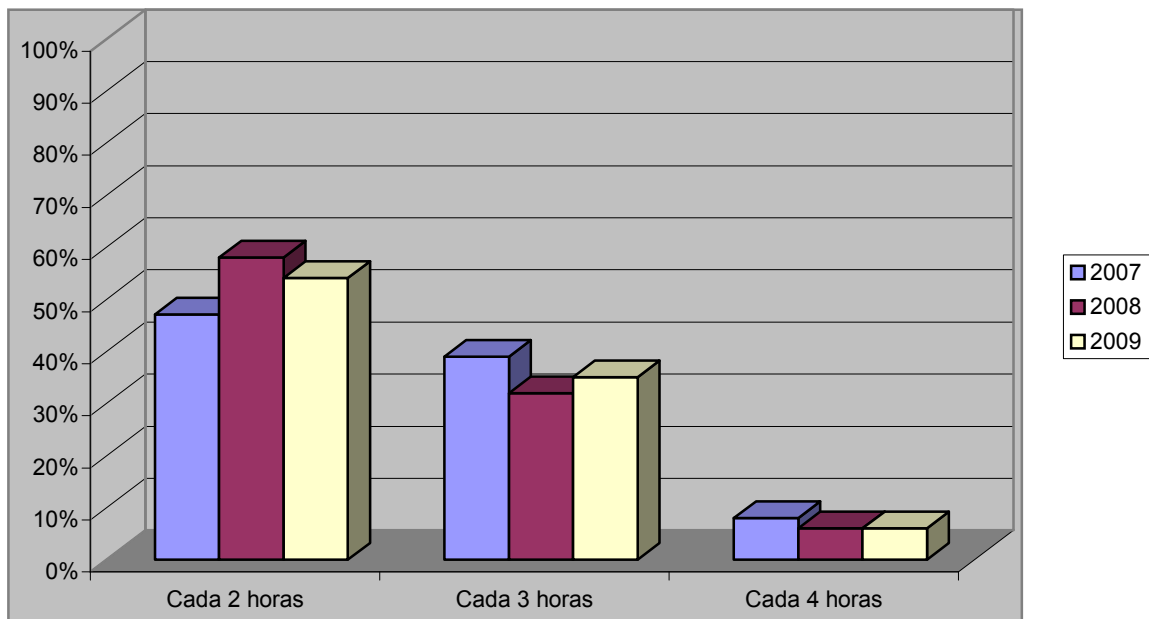
*Gráfica 2. ¿Ha sufrido los siguientes síntomas al volante? Resultados por años*



En líneas generales se van reduciendo la identificación de los síntomas, lo que se podría interpretar como una reducción en su aparición. Los métodos preventivos, y las paradas de descanso constituyen los hábitos más saludables a la hora de evitar o retrasar la aparición de los efectos del cansancio al volante. Es importante recordar que se pueden establecer síntomas físicos, relacionados con la actividad física y que englobarían el estado del conductor, y los síntomas relacionados con la capacidad para conducir, como el aumento de los errores al volante, errores en la percepción de distancia y velocidades o el automatismo al volante, reduciendo el nivel de alerta.

Una vez en carretera ¿ha cambiado el hábito de parar cada dos horas? ¿Se para con mayor o menor número de horas al volante? Para saber este dato, hemos ido preguntando año tras año el porcentaje de conductores que descansa cada dos, tres, cuatro o más horas en un desplazamiento de largo recorrido.

*Gráfica 3. Tiempos de conducción entre paradas de descanso, por años*



No se evidencian cambios de tendencia claros, como se observaron entre los años 2007 y 2008 con una clara mejora en cuanto a las paradas de descanso, aunque se siguen recogiendo datos inferiores con respecto al año 2007. Como lectura de estos datos, se debe seguir potenciando las labores de formación y concienciación como elemento clave para la mejora de estos hábitos al volante.

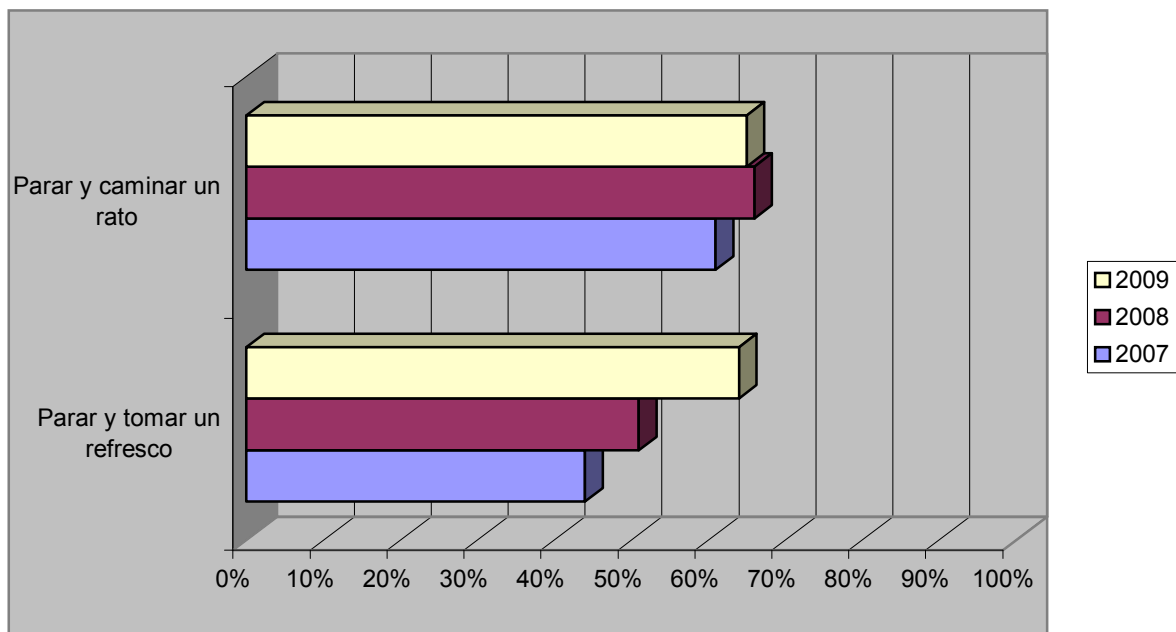
La evidencia científica ha demostrado que se puede reducir hasta en un 12% el riesgo de accidente si descansamos entre a las dos horas de conducción, ya que nuestro cuerpo necesita recuperar el tono físico, y nuestra capacidad para conducir se ve mejorada con la hidratación y la ingesta de glucosa.

Precisamente por la ingesta de la glucosa, que se ha demostrado beneficiosa en la mejora de la atención al volante, se quiso comparar la evolución año a año de la ingesta de los refrescos como opción a la hora de encontrarse con leves síntomas de fatiga al volante, y compararlo con otras acciones, como

caminar un rato. Es muy importante recordar que ante el más leve síntoma de fatiga o de sueño, hay que descansar el tiempo suficiente, y no hay nada que pueda eliminar este proceso, salvo el descanso o el dormir el tiempo suficiente. Lo que sí podemos hacer es retrasar la aparición de los síntomas, mejorando la respuesta del cuerpo y su capacidad para conducir con respecto a un conductor que no toma ninguna medida preventiva al volante.

Los datos arrojan una mejora de la ingesta de los refrescos, que ha ido aumentando desde al año 2007 hasta situarse en más de un 60%. Este hábito saludable, junto al ejercicio físico, mejorar notablemente el estado general del conductor.

*Gráfica 4. Medidas que han ayudado a despejarse al conductor*



## 5. Fatiga e invierno

Durante la época invernal se producen una serie de factores que pueden provocar un aumento de la fatiga. Los desplazamientos invernales que se producen con motivo de las vacaciones, los puentes o la práctica de los deportes de nieve requieren de una previsión especial, tanto de las circunstancias del tráfico como de la climatología.

Hay que considerar que, según un informe de RACE presentado en noviembre de 2009, el 42% de los accidentes mortales en España se produce en condiciones de baja luminosidad, como la noche o el crepúsculo, y si tenemos en cuenta los factores climatológicos adversos, los datos estadísticos muestran como el 18,4% de los accidentes mortales se producen bajo condiciones atmosféricas tales como niebla, lluvia, granizo, nieve...

¿Cómo puede verse afectada la fatiga en los trayectos invernales?

- El uso de la calefacción en la climatización del vehículo.
- La falta de luminosidad. El trabajo realizado por el RACE, el 56% de los conductores se cansa más por la noche.
- La fatiga visual provocada por una climatología adversa y por la falta de información.
- Un mal reglaje de los faros, o circular con lámparas fundidas
- El estado de la vía, y la mayor concentración en la conducción ante las circunstancias adversas.

Para reducir este riesgo, desde el RACE queremos contribuir, una vez más, a prevenir la accidentalidad por climatología adversa en carretera, como hielo o nieve. Respete las normas, circule con precaución, y adapte su conducción a las circunstancias de la vía. Evite los desplazamientos bajo estas condiciones, y en caso de necesidad, prevea el recorrido con antelación, consultado el estado del tráfico, las carreteras y la previsión del tiempo.

## **El Vehículo**

– Compruebe los niveles de líquidos, con especial atención al anticongelante. Es importante un perfecto estado de frenos y dirección, batería, así como el dibujo de los neumáticos. Revise las escobillas, ya que en caso de nieve, hielo o lluvia sufrirá el efecto “spray” de los vehículos que circulan delante de usted.

– No olvide las cadenas o los neumáticos de invierno si va a circular por zonas montañosas o con riesgo de nieve, así como el resto de elementos necesarios en caso de avería: triángulo de emergencia, chaleco reflectante, gato, correas, herramientas y juegos de luces, así como fusibles de repuesto. Es recomendable también llevar una manta ante la posibilidad de quedar retenido por nieve.

## **Antes de salir**

- Programe el desplazamiento con antelación. Infórmese en el teléfono de la DGT 900 123 505 y lleve los números de contacto de su asistencia (en el caso de RACE 902 404545). Compruebe también la meteorología.
- Estudie el trayecto, ya que en caso de retención prolongada por nieve podrá buscar una ruta o paradas alternativas, sobre todo si viaja con niños.
- No se ponga horas de llegada, ni intente recuperar el tiempo tras una retención: cuando pensamos que la circulación se restablece, puede aparecer de nuevo las retenciones, y una leve distracción puede provocar colisiones por alcance aumentando el riesgo si la vía está helada o con nieve.

## **En ruta**

- La vía puede convertirse en una pista de hielo. Evite zonas sombrías (zonas arboladas en los laterales de la carretera) y tenga en cuenta que a primera hora puede existir hielo. Hay que adecuar en todo momento la velocidad a la zona de visibilidad y a la adherencia del suelo.
- No realice una conducción continuada durante mucho tiempo. Descanse cada dos horas si circula con luz diurna o durante 1,5 horas si es por la noche, ya que la conducción invernal aumenta la fatiga y reduce su capacidad de conducción, aumentando el riesgo.
- Si va a utilizar la calefacción para eliminar el vaho o para regular la climatología interior, tenga en cuenta la somnolencia, sobre todo a primera hora y última hora de la tarde. Para ello, baje un poco las ventanillas para que entre el fresco, o pare si es necesario.
- Nunca beba alcohol si va a conducir, respete las normas y haga utilizar los sistemas de retención para todos los ocupantes.
- Mantenga siempre la distancia de seguridad, sobre todo en caso de lluvia, niebla, hielo o nieve, y prevea situaciones de peligro con tiempo suficiente, indicando de la situación al resto de los conductores.
- En caso de observar o sufrir un accidente, recuerde la conducta PAS: prevenir nuevos riesgos, avisar a las emergencias y socorrer a los heridos en los casos de extrema gravedad. Manténgase en una zona segura mientras espera.

- Si va a conducir de noche, sea consciente de la fatiga provocada por la tensión. Revise y limpie sus faros, ya que pueden quedar inutilizados al acumularse nieve, adapte su altura a la carga del vehículo, y aumente la distancia de seguridad. Ante el primer síntoma de cansancio, pare y descanse.
- Si el asfalto por el que se circula es muy deslizante, hay que actuar con mucha suavidad sobre el volante, el acelerador y el freno. Hay que utilizar marchas largas si la adherencia disminuye de forma drástica. Tenga en cuenta, además, la necesidad de aumentar la distancia de seguridad y procurar evitar los adelantamientos. Y si el suelo es muy deslizante, puede quitar aire a las ruedas, ajustándolas a su nivel lo antes posible.
- Si se aparca en una zona con riesgo de heladas, prevea la congelación de las pastillas de freno. Además, tenga en cuenta levantar los limpiaparabrisas, ya que el peso de la nieve puede romper los ejes.
- En caso de inmovilización por una fuerte nevada hay que aparcar dejando vía libre a las máquinas quitanieves, apagar el motor y no abandonar el vehículo si no existe un refugio cerca.
- Evite los adelantamientos si no tiene la completa seguridad de que se puede realizar sin riesgos.
- Disponga siempre de combustible suficiente; además de disponer de más tiempo de calefacción en caso de emergencia, le aportará peso adicional para circular en zonas resbaladizas.

**Para más información:**

**ANFABRA.**

Gabinete de Prensa (Eolo Comunicación)  
Tel. 91 241 69 96 / [alicia@eolo.es](mailto:alicia@eolo.es)  
Departamento Comunicación ANFABRA  
91 552 62 75 / [comunicacion@anfabra.es](mailto:comunicacion@anfabra.es)

**RACE.**

Departamento de Comunicación  
Tel. 91 594 77 02  
[comunicacion@race.es](mailto:comunicacion@race.es)