



AL VOLANTE,

STOP A LAS

DISTRACCIONES



1^{er}. BARÓMETRO DE LAS DISTRACCIONES EN LA CONDUCCIÓN



Contenido

INTRODUCCIÓN	
1. ATENCIÓN & DISTRACCIÓN	
2. NORMATIVA EN ESPAÑA	
3. DATOS DE SINIESTRALIDAD	
4. METODOLOGÍA DE LA ENCUESTA	
5. RESULTADOS DE LA ENCUESTA	
5.1. Género de los conductores	
5.2. Edad	
5.3. Tipo de Vehículo	
5.4. Experiencia	
5.5. Exposición al riesgo	
5.6. Uso habitual del vehículo	
5.7. Comportamiento PROPIO percibido por el conductor	
5.8. Comportamiento AJENO percibido por el conductor	
5.9. Mayores diferencias entre comportamientos PROPIOS O AJENOS	
5.10. Percepción del riesgo de las distracciones	
5.11. Accidentalidad	
5.12. Factores que influyen en la distracción	
5.13. Sanción	
6. PRINCIPALES DISTRACCIONES EN LA CONDUCCIÓN	
6.1. Pasajeros	
6.2. Pensamientos/preocupaciones	
6.3. Manipulativas	
6.4. Móvil	
6.5. Visuales	
7. CONCLUSIONES	
8. CAMPAÑA DE PREVENCIÓN	



Introducción

La conducción es una tarea compleja que requiere la ejecución concurrente de habilidades cognitivas, físicas, sensoriales y psicomotoras. A pesar de estas complejidades, no es inusual observar a conductores envueltos en distintas tareas no relacionadas con la conducción mientras están a los mandos del vehículo.

Estas actividades van desde conversar con el acompañante o escuchar la radio, hasta el aseo personal o incluso leer. Con el avance de la tecnología durante las últimas décadas, a estas distracciones se añaden otras cuya sofisticación es mayor, como hablar por el manos libres, configurar el GPS,... En definitiva, dispositivos electrónicos se añaden a las ya conocidas distracciones clásicas.

En conclusión, cualquier tarea realizada durante la conducción que no tenga como último fin esta tarea, es potencialmente perjudicial y puede provocar un accidente.

Las personas tienen una limitación en su habilidad de procesar información, lo que sucede también durante la conducción, y supone una pérdida constante de datos sobre objetos, señales, eventos y potenciales situaciones de riesgo.

No obstante, el potencial de distracción asociado con cualquier otra tarea que no sea la conducción, es determinado por la carga de trabajo o de atención que exige la conducción en un momento concreto, así como de la implicación del conductor en la misma. Todo esto influye en el nivel de consciencia o no de los procesos de decisión para llevar a cabo tareas que no son prioritarias para la conducción, y es aquí donde se determina si existe o no voluntariedad.

Los accidentes en los que se ve involucrada la distracción es más probable que ocurran cuando la actividad que genera distracción coincide con un evento inesperado. Aun así, y debido a la multitud de variables implicadas en la distracción y en la conducción en general, es muy difícil asociar tareas secundarias específicas con grados concretos de riesgo de accidente.



1. Atención & distracción

La distracción se puede examinar en función de cuatro categorías: distracción visual, auditiva, biomecánica y cognitiva. No obstante, muchas actividades distractivas son la suma de más de uno de estos componentes (Ej.: búsqueda visual de un control que manipular).

Estatus de atención del conductor:

- **ATENTO:**

Puede mantener la atención durante un largo periodo de tiempo, en estado de vigilancia. El sistema nervioso central rinde de forma eficiente, y el conductor percibe todas las variaciones (atención sostenida). La eficiencia, sin embargo, depende de diversos factores como la motivación, fatiga, familiaridad de la vía, conducción monótona, etc.

Puede ignorar estímulos poco relevantes, o dividir la atención en dos tareas. Cuando la realización de una tarea se automatiza, como por ejemplo el conducir, los sujetos tendrán más dificultad en modificar movimientos o posiciones implicadas. (Atención selectiva).

- **DISTRAIDO:**

Realiza distintas tareas no relacionadas con la conducción, como por ejemplo comer o beber, hablar con los ocupantes, o manipular aparatos electrónicos.

- **“MIRAR PERO NO VER”**

Existe la “ceguera por desatención”, que significa no apreciar un estímulo visible e inesperado al encontrarse la atención ocupada en alguna otra tarea distinta de la conducción, y la “ceguera al cambio”, que significa no darse cuenta de un estímulo visible de la conducción por atender a otro que ha centrado toda su atención (atención desviada).

- **SOMNOLIENTO**

Sentirse en general con una falta de agilidad mental, acompañado de una sensación de debilidad, letargo o cansancio.

- **NO SE SABE**

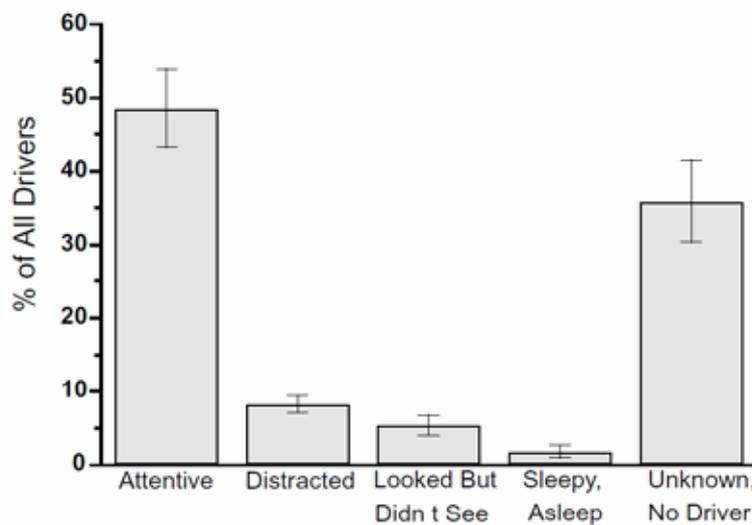


Figure 1. Overall distribution of driver attention status based on the weighted 1995-1999 CDS data.

Distintos autores definen la atención como un proceso que presenta distintas fases entre las que podemos destacar la de orientación, selección y mantenimiento (Ardila, 1979; Celada, 1989; Cerdá, 1982; Luria, 1986; Taylor, 1991).

Se denomina concentración a la inhibición de aquella información irrelevante y a la consecuente focalización de aquella relevante, en este caso para la conducción, manteniendo la atención por periodos prolongados. La concentración se manifiesta por su intensidad y resistencia a desviar la atención a otros estímulos secundarios. Constituye un esfuerzo voluntario por parte de la persona, más que un simple “estado de vigilia” (Kahneman, 1973).

La concentración de la atención guarda una relación inversa con el volumen de estímulos y su distribución, de tal forma que, cuanto menor sea el volumen, mayor será la posibilidad de focalizar la atención y percibir de forma más precisa cada uno de los estímulos presentes.

Además, cuanto mayor sea la automatización o la práctica, se efectuará con mayor facilidad la distribución de la atención (Celada, 1990; Rubenstein, 1982).

Sin embargo, hay un fenómeno conocido como “oscilamiento de la atención”, que consiste en periodos involuntarios de segundos a los que está supeditada la atención y que pueden ser consecuencia del cansancio (Rubenstein, 1982).

Según Celada (1990), el cambio de la atención es intencional, lo cual se diferencia de la simple distracción. Dicho cambio provendría del carácter de los objetos que intervienen, por lo que sería más difícil cambiar la atención de un objeto a otro cuando la actividad precedente es más interesante / amena / atractiva que la actividad posterior.

Esta capacidad para oscilar o desplazar la atención es un tipo de flexibilidad que se manifiesta especialmente en aquellas condiciones en las que tenemos que reorientar nuestra atención de forma apropiada porque nos hemos distraído o porque tenemos que prestar atención a varios estímulos de forma simultánea.



ATENCIÓN	
CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN	CLASIFICACIÓN
Mecanismos implicados	Selectiva, Dividida, Sostenida
Grado de control voluntario	Involuntaria (aparición de un estímulo repentino), Voluntaria
Objeto al que va dirigido la atención	Externa, Interna
Modalidad sensorial implicada	Visual, Auditiva
Amplitud e intensidad	Global, Selectiva
Amplitud y control que se ejerce	Concentrada, Dispersa



2. Normativa en España

El Reglamento General de Circulación establece que el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía.

Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúa el uso de monitores para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS.

Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Respecto a las sanciones, se establece como infracción grave, con una multa de 200 euros el conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la obligatoria atención permanente en la conducción. Tienen la misma gravedad y cuantía conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación.

La Ley del Permiso por Puntos, establece la retirada de 3 puntos en el caso de “Conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención a la conducción o utilizar manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación. Conforme a los avances de la tecnología, se podrán precisar reglamentariamente los dispositivos incluidos en este apartado”.

3. Datos de siniestralidad

En el año 2012, de los 1.010 accidentes mortales ocurridos en carretera, 517 tuvieron como factor concurrente la distracción, lo que representa el 51 % (sin computar datos Cataluña).

La distracción es la primera causa de siniestralidad en España, por encima de, la infracción a la norma, la velocidad inadecuada, y el cansancio o sueño.

Fallecidos en tráfico según principales factores concurrentes

	2008	2009	2010	2011	Var. 10-11
Distracción	813	764	704	649	-7,8%
Infracción norma	728	636	476	400	-16,0%
Velocidad inadecuada	579	534	425	308	-27,5%
Cansancio o sueño	151	139	163	112	-31,3%

Fuente: DGT. (24h sin Cataluña ni País Vasco)

El tipo de accidente más relacionado con las distracciones son las salidas de vía, seguido del choque por alcance y por el atropello. Hay que tener en cuenta que la distracción provoca una desatención en la conducción durante un espacio de tiempo que, ante un imprevisto, puede provocar un siniestro.

Un vehículo que circula a 120km/h recorre unos 33 metros cada segundo, por lo que si apartamos la vista de la carretera durante tres segundos debido a una distracción, recorreremos “a ciegas” una distancia superior a la de un campo de fútbol.

La distracción como causa de accidentalidad multiplica casi por 6 a “el cansancio o el sueño”, por 2 a “la velocidad inadecuada”, y por 1.6 a “las infracciones”.

Además, en la anterior tabla podemos observar cómo el número de fallecidos que tienen a la distracción como factor concurrente es el que menos se reduce a lo largo de todo el periodo 2008-2011, con una reducción inferior al 8% en el último año, mientras que en el resto de casos cuanto menos se duplica.

Respecto a los datos relativos a los siniestros producidos por Comunidades Autónomas, la mayor reducción de los siniestros mortales se produce en Andalucía y en la Comunidad Valenciana, mientras que en Extremadura y las Islas Baleares han tenido pequeñas subidas. Si los datos se comparan con el año anterior, observamos como los accidentes mortales en carretera como consecuencia de una distracción



suben en seis Comunidades Autónomas: Andalucía, Cantabria, Extremadura, Madrid, Comunidad Valenciana y País Vasco.

Accidentes mortales en carretera con factor concurrente distracción por CCAA.

	2008	2009	2010	2011
Andalucía	146	118	93	116
Aragón	39	45	34	26
Asturias	18	17	16	13
Illes Balears	20	20	23	21
Canarias	16	22	23	14
Cantabria	11	12	7	10
Castilla-La Mancha	70	65	67	55
Castilla-León	96	91	91	75
Extremadura	38	36	26	40
Galicia	70	56	61	56
Madrid	47	50	42	43
Murcia	23	30	19	17
Navarra	11	10	13	7
La Rioja	11	14	8	6
C. Valenciana	92	69	61	65
País Vasco	59	48	35	40
Total	767	703	619	604

Fuente: DGT. (24h sin Cataluña ni País Vasco)



De los datos correspondientes a infracciones de los conductores implicados en accidentes con víctimas, podemos sacar conclusiones sobre distracciones que definen la importancia de este factor de riesgo para la seguridad en la conducción.

Infracciones de los conductores implicados en accidentes con víctimas

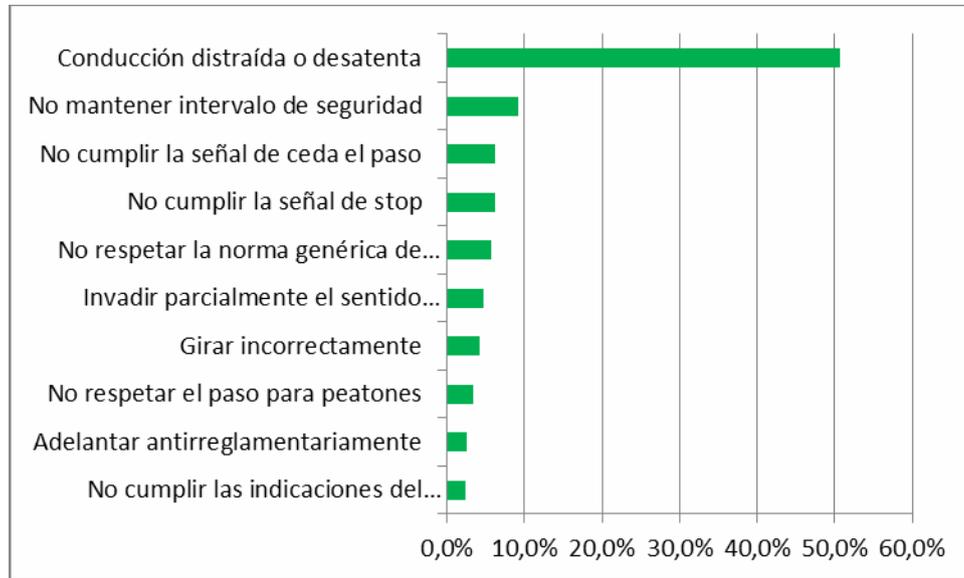
INFRACCIONES	Carretera		Ciudad		Total	
Ciclistas o ciclomotoristas circulando fuera pista	0	0,0%	4	0,0%	4	0,0%
Circular en zig-zag	22	0,0%	38	0,0%	60	0,0%
Incorrecta utilización del alumbrado	23	0,0%	54	0,1%	77	0,1%
Frenar sin causa justificada	46	0,1%	38	0,0%	84	0,1%
No indicar o indicar mal una maniobra	22	0,0%	126	0,2%	148	0,1%
No cumplir otra señal de tráfico o policía	43	0,1%	119	0,1%	162	0,1%
Apertura de puertas sin precaución	20	0,0%	154	0,2%	174	0,1%
Parada o estacionamiento prohibido o peligroso	75	0,1%	110	0,1%	185	0,1%
Circular por mano contraria o sentido prohibido	148	0,2%	197	0,2%	345	0,2%
Entrar sin precaución en la circulación	158	0,3%	344	0,4%	502	0,4%
No cumplir las indicaciones del semáforo	53	0,1%	831	1,0%	884	0,6%
Adelantar antirreglamentariamente	571	1,0%	344	0,4%	915	0,6%
No respetar el paso para peatones	48	0,1%	1.218	1,5%	1.266	0,9%
Girar incorrectamente	712	1,2%	846	1,0%	1.558	1,1%
Invadir parcialmente el sentido contrario	1.349	2,2%	370	0,5%	1.719	1,2%
No respetar la norma genérica de prioridad	899	1,5%	1.178	1,4%	2.077	1,5%
No cumplir la señal de stop	1.203	2,0%	1.063	1,3%	2.266	1,6%
No cumplir la señal de ceda el paso	451	0,8%	1.818	2,2%	2.269	1,6%
No mantener intervalo de seguridad	2.207	3,7%	1.191	1,5%	3.398	2,4%
Conducción distraída o desatenta	12.235	20,4%	6.395	7,8%	18.630	13,1%
Otra infracción	7.648	12,7%	18.165	22,2%	25.813	18,2%
Ninguna infracción	32.085	53,5%	47.117	57,7%	79.203	55,9%

Fuente: DGT 2011

Como podemos observar la “Conducción distraída o desatenta” es la primera infracción detectada en los accidentes con víctimas, con un 13% de los casos, seguida muy de lejos por “No mantener el intervalo de seguridad”.



Si eliminamos las opciones “Ninguna infracción” o “Otra infracción”, para dejar solo aquellas infracciones de los conductores que podemos denominar como “concretas”, observaremos que la “Conducción distraída o desatenta” representa entonces el 50% del total de infracciones detectadas, como podemos apreciar en el siguiente gráfico.



Fuente: datos DGT 2011. Elaboración propia.



4. Metodología de la encuesta

Con el objetivo de evaluar los hábitos de conducción relacionados con las distracciones, se ha realizado una encuesta a una muestra de la población española de conductores, cuya ficha técnica se detalla a continuación.

FICHA TÉCNICA

Universo: Población española de conductores

Tamaño de la muestra: 4.473

Método: Cuestionario semi-estructurado

Error muestral: Para un nivel de confianza del 95% y $P=Q$, el margen de error es de $<1,465\%$ para el conjunto de la muestra, y en el supuesto de muestreo aleatorio simple

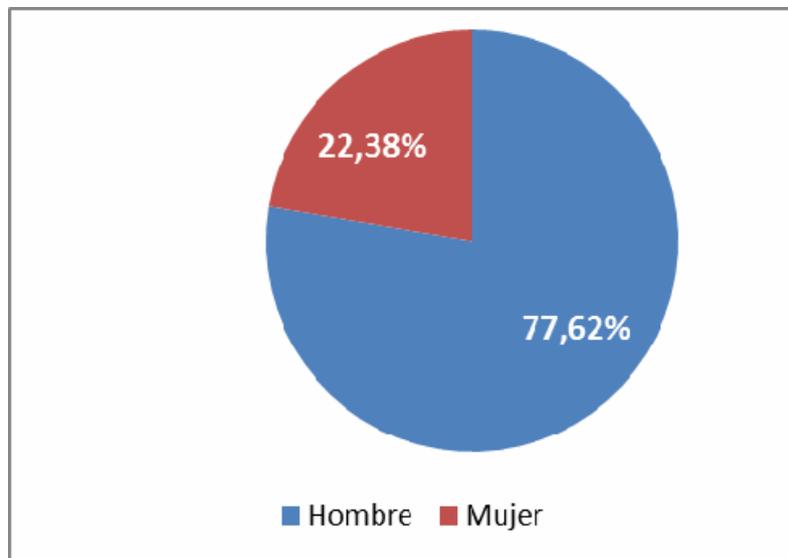
Fecha de realización: Abril de 2013

VARIABLES REGISTRADAS:

- Descriptivos: género, edad.
- Exposición a la conducción y experiencia.
- Exposición a la conducción distraída.
- Tipos de distracción
- Percepción sobre la distracción propia y ajena.
- Percepción sobre el nivel de riesgo.
- Conocimiento de la norma.

5. Resultados de la encuesta

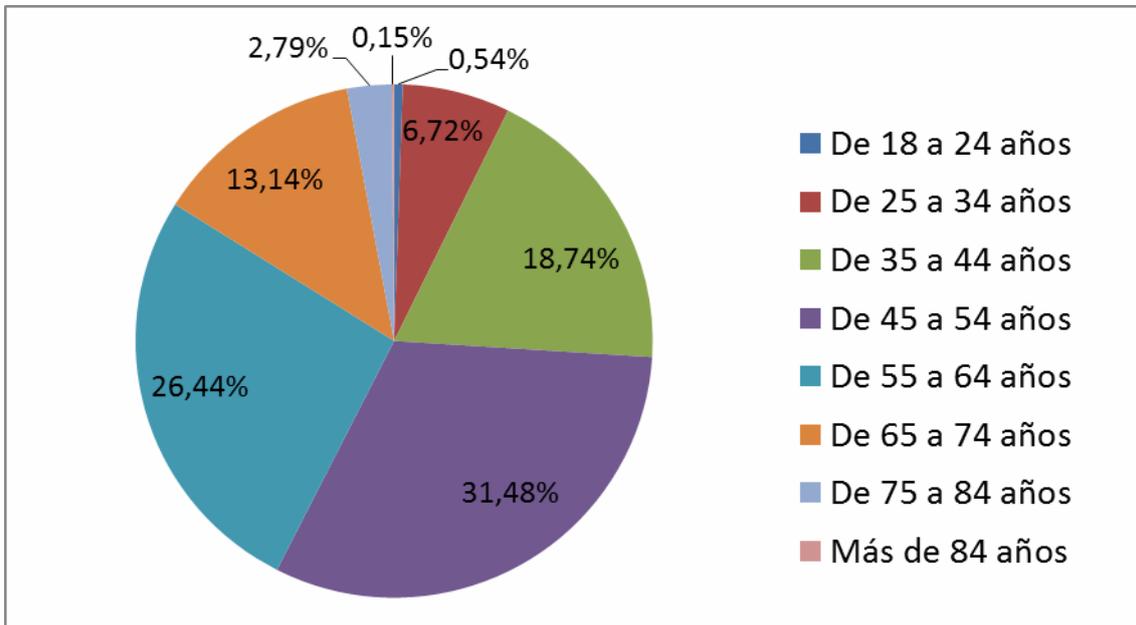
5.1. Género de los conductores



Observamos en el gráfico 1 la distribución de la muestra según el género de los conductores, siendo el 77% hombres y el 22% mujeres.

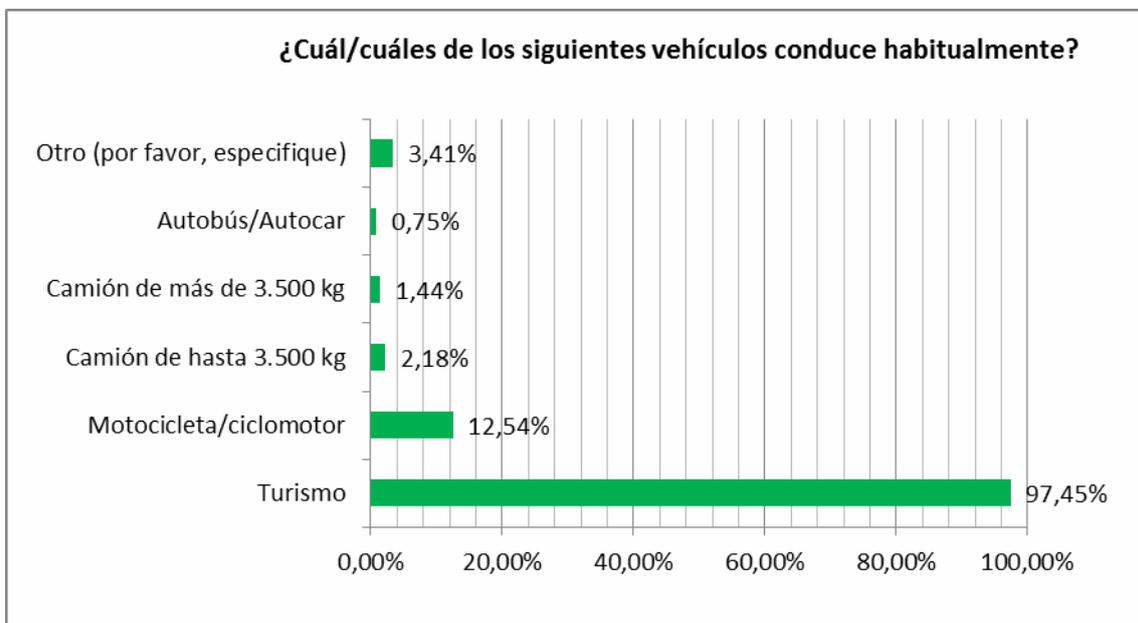


5.2. Edad



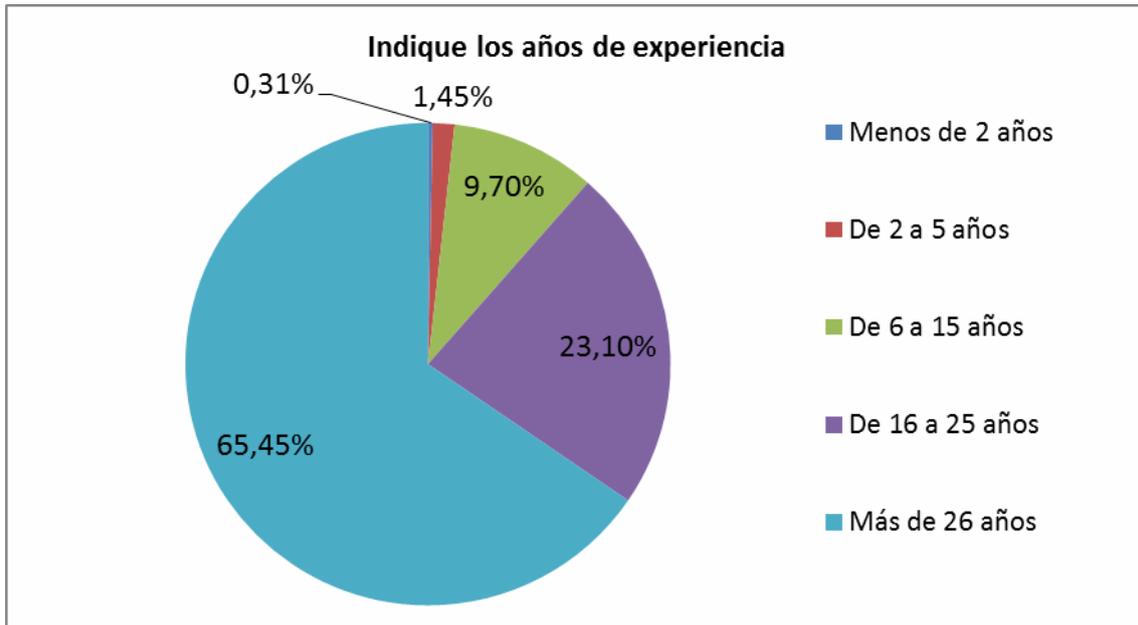
El gráfico 2 representa la distribución de la muestra según la edad de los conductores, representando una buena distribución de la muestra.

5.3. Tipo de Vehículo



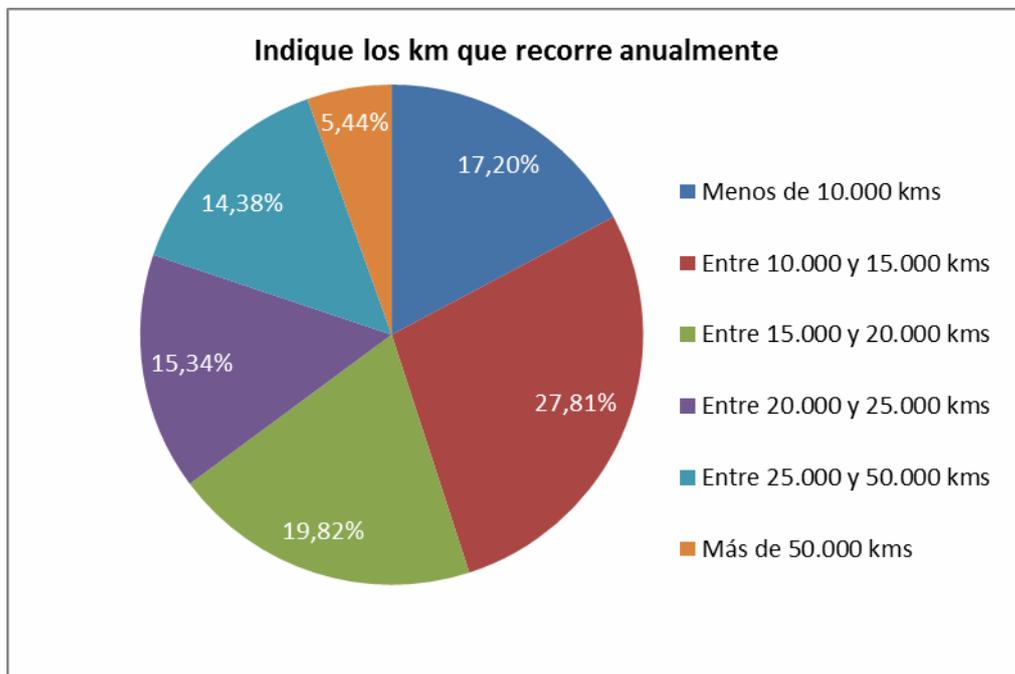
Mayoritariamente los encuestados son usuarios de turismo, y en menor medida de motocicleta.

5.4. Experiencia



Más del 85% de los encuestados con más de 16 años de experiencia al volante, entendiéndose que se trata de un grupo bastante experimentado, donde más del 65% de la muestra lleva más de 26 años como conductores.

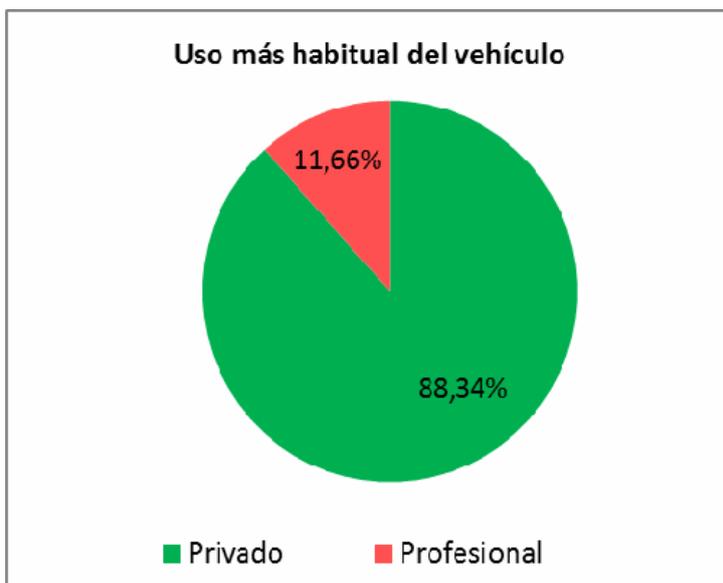
5.5. Exposición al riesgo



Como parámetro de exposición al riesgo, la encuesta ha recogido el número de kilómetros recorridos por los conductores en un año, observamos como dato destacado que más de la mitad de la muestra recorre más de 15.000 km al año, y más del 80% recorre más de 10.000.



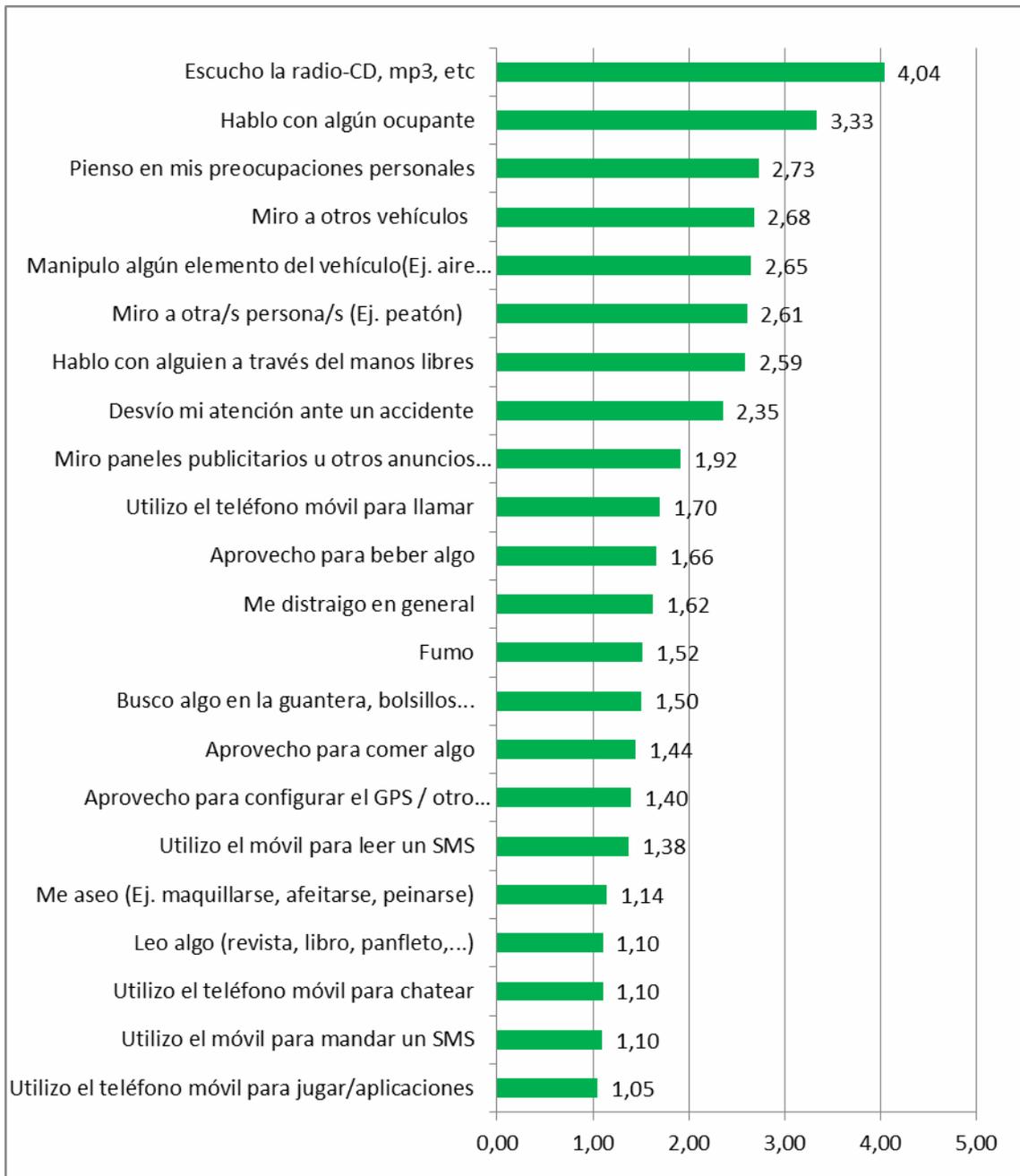
5.6. Uso habitual del vehículo



El 88% de los encuestados hace un uso privado del vehículo, frente a un 12% que hace un uso profesional.

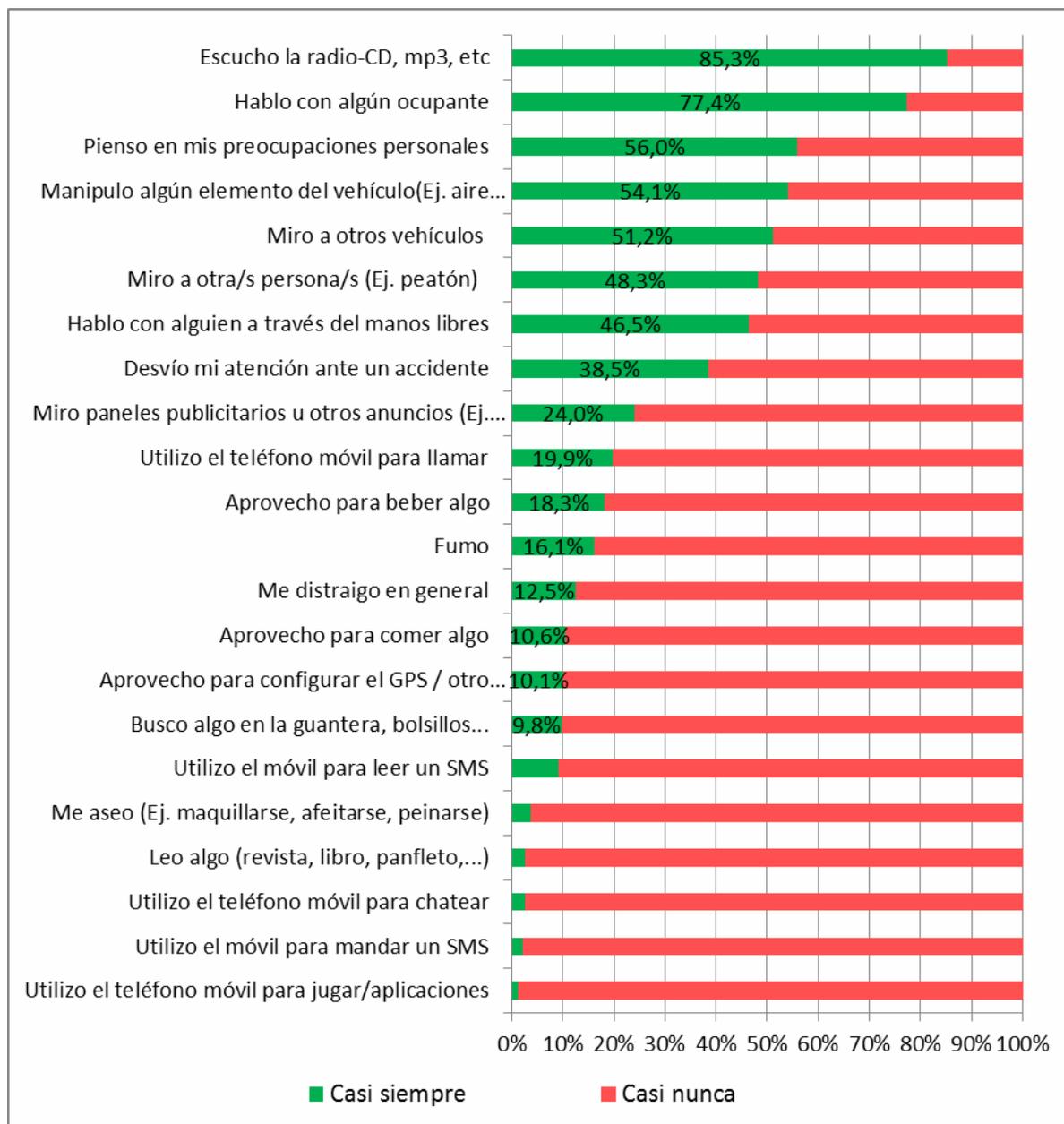
5.7. Comportamiento PROPIO percibido por el conductor

Señale con qué frecuencia se siente identificado con cada una de las siguientes situaciones mientras conduce su vehículo, siendo 1 CASI NUNCA y 5 CASI SIEMPRE. Media aritmética





Comportamiento PROPIO más frecuente en relación con las distracciones:



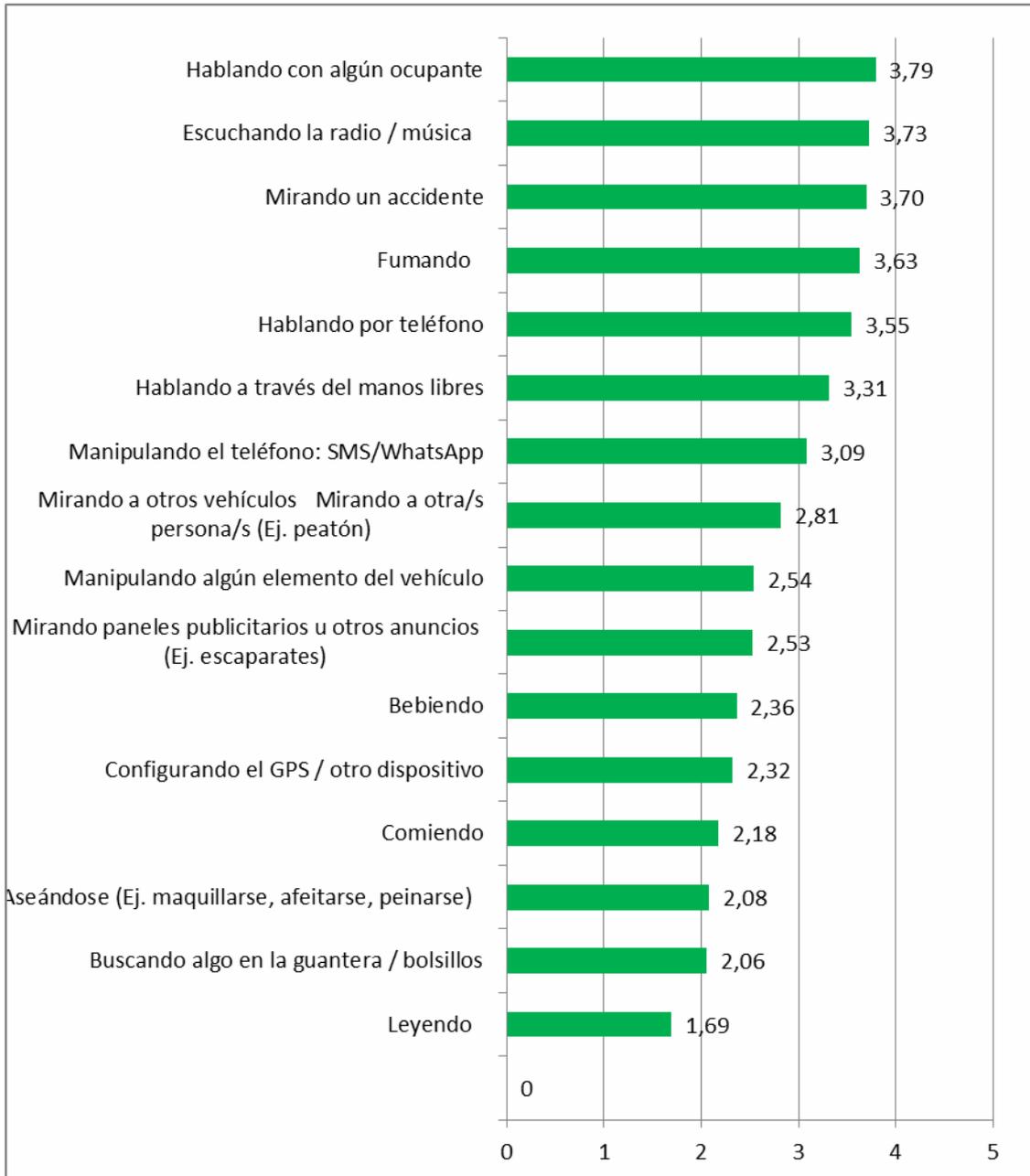
En este gráfico recogemos los porcentajes de la muestra que en cada respuesta han decidido marcar las opciones más cercanas a Casi siempre (3,4 y 5), y por otro lado las que han marcado las opciones más cercanas a Casi nunca (1y 2), ofreciendo información sobre la frecuencia.

Las distracciones que reconocen cometer con mayor frecuencia los conductores son “Escuchar la radio o música” con un 85,3%, “Hablar con algún ocupante” con un 77,7% o “Pensar en las preocupaciones personales” con un 56%.

Por su parte, las distracciones que menos reconocen los conductores como propias están relacionadas con la manipulación del móvil, como el utilizarlo para jugar o APPs, mandar SMS o chatear.

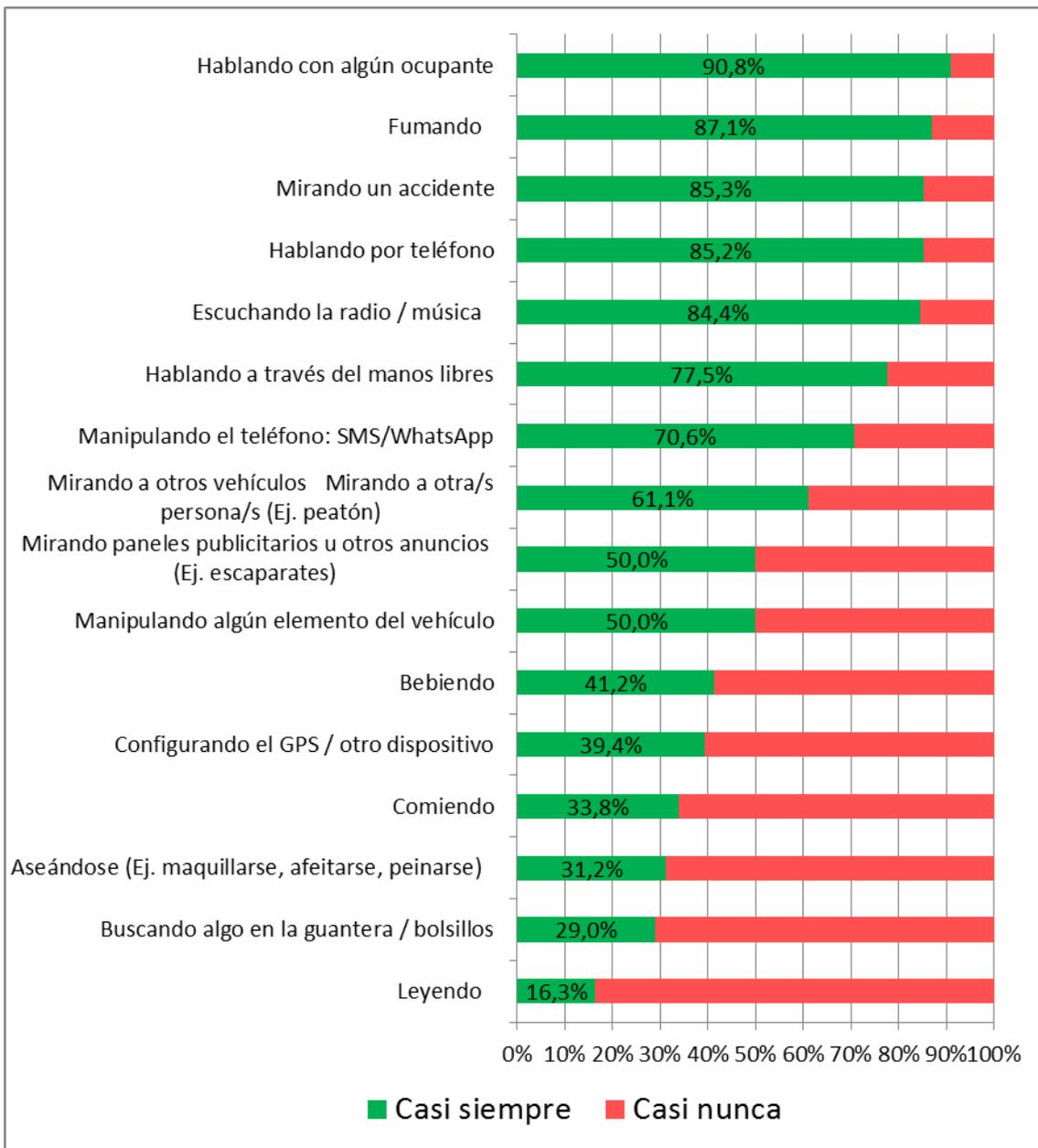
5.8. Comportamiento AJENO percibido por el conductor

Señale la frecuencia con la que ha encontrado a otros conductores en cada una de las siguientes situaciones mientras conducían un vehículo, siendo 1 CASI NUNCA y 5 CASI SIEMPRE. Media aritmética.





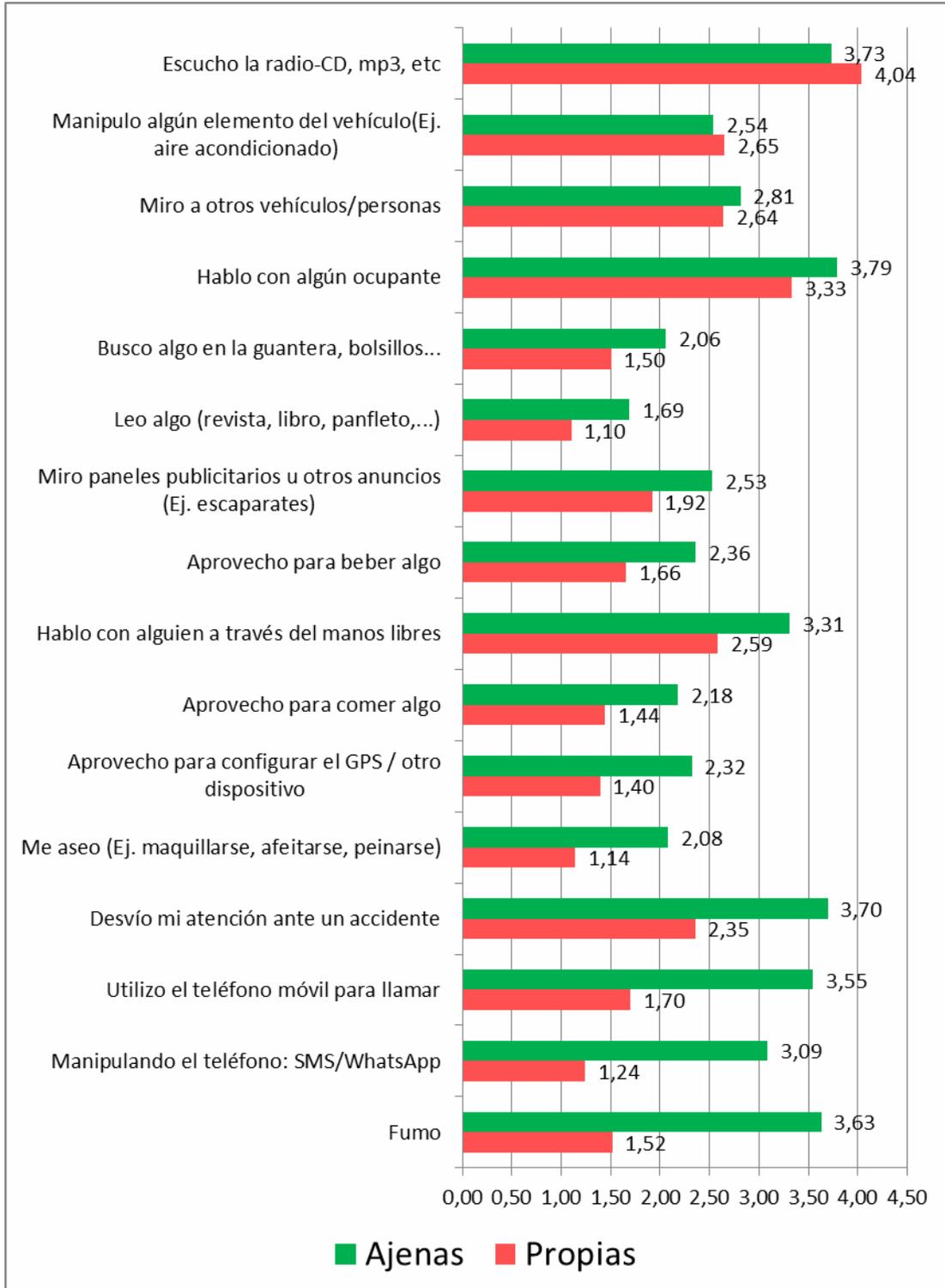
Comportamiento AJENO más frecuente en relación con las distracciones:



Al preguntar por el comportamiento AJENO, es decir, que el conductor observa que realiza el resto de conductores, el 90,8% de los encuestados admite como conducta frecuente el ver al resto de conductores “Hablando con algún ocupante”. El 87,1% ve al resto “Fumando, el 85,3% “Mirando un accidente” y el 85,2% “Hablando por teléfono”.

Por el contrario las conductas distractoras que menos aprecian en los otros conductores son “Leer”, “Buscar algo en la guantera” o “Asearse”

5.9. Mayores diferencias entre comportamientos PROPIOS O AJENOS





En este caso se realiza una comparación de las medias aritméticas recogidas entre comportamientos PROPIOS, y comportamientos que observamos en los resto de conductores, AJENOS, siendo 1 CASI NUNCA y 5 CASI SIEMPRE.

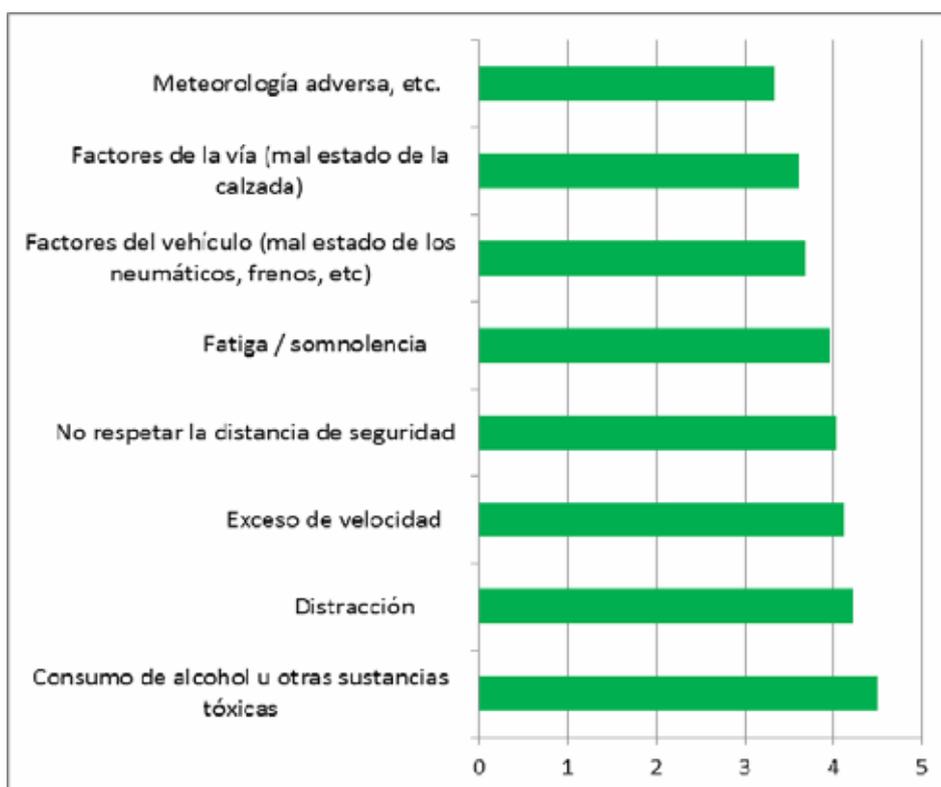
Se pueden observar grandes diferencias en la apreciación que tiene el entrevistado sobre las distracciones que admite cometer uno mismo como conductor, y las que puede apreciar comete el resto de conductores.

Destacar que en todas las opciones los entrevistados ven cometer distracciones al resto de usuarios en mayor medida.

Las mayores diferencias se observan en las respuestas relativas a fumar, manipular el vehículo y utilizar el móvil para llamar, así como el desviar la atención ante un accidente, en las cuales no se reconoce cometerlas pero sí observarlas en mayor medida en los otros conductores.

5.10. Percepción del riesgo de las distracciones

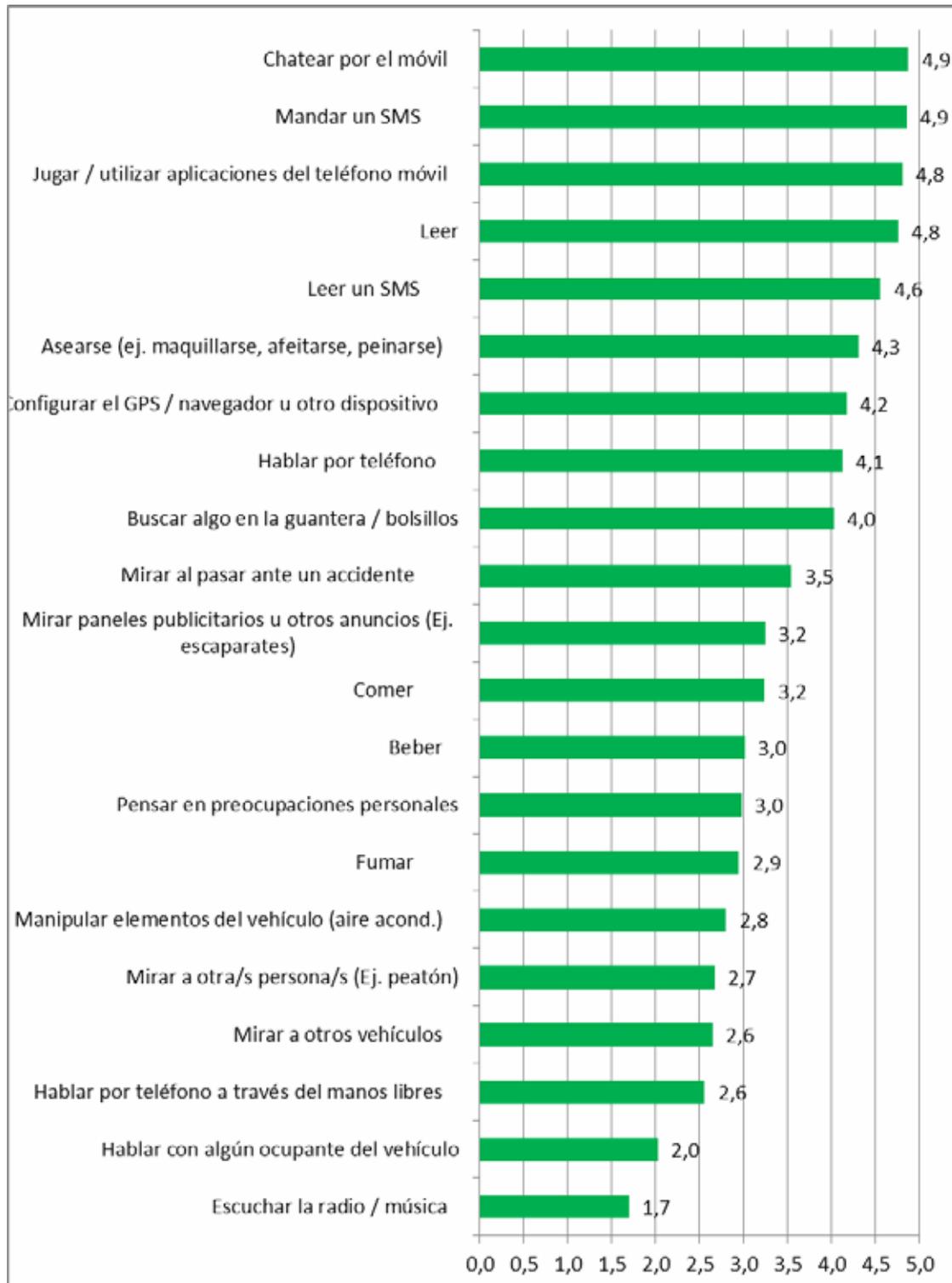
De los siguientes factores, indique, bajo su punto de vista, el grado de presencia de cada uno de ellos en los accidentes de tráfico, siendo 1 CASI NUNCA y 5 CASI SIEMPRE.



De los distintos factores de riesgo que intervienen en los accidentes, el consumo de alcohol u otras sustancias es visto como el más presente en los accidentes de tráfico, seguido de las distracciones, el exceso de velocidad y no respetar la distancia de seguridad. Por lo tanto la muestra entiende que las distracciones es un factor clave en los accidentes pero entiende que no existe una gran diferencia con el resto de factores que también está muy presente.

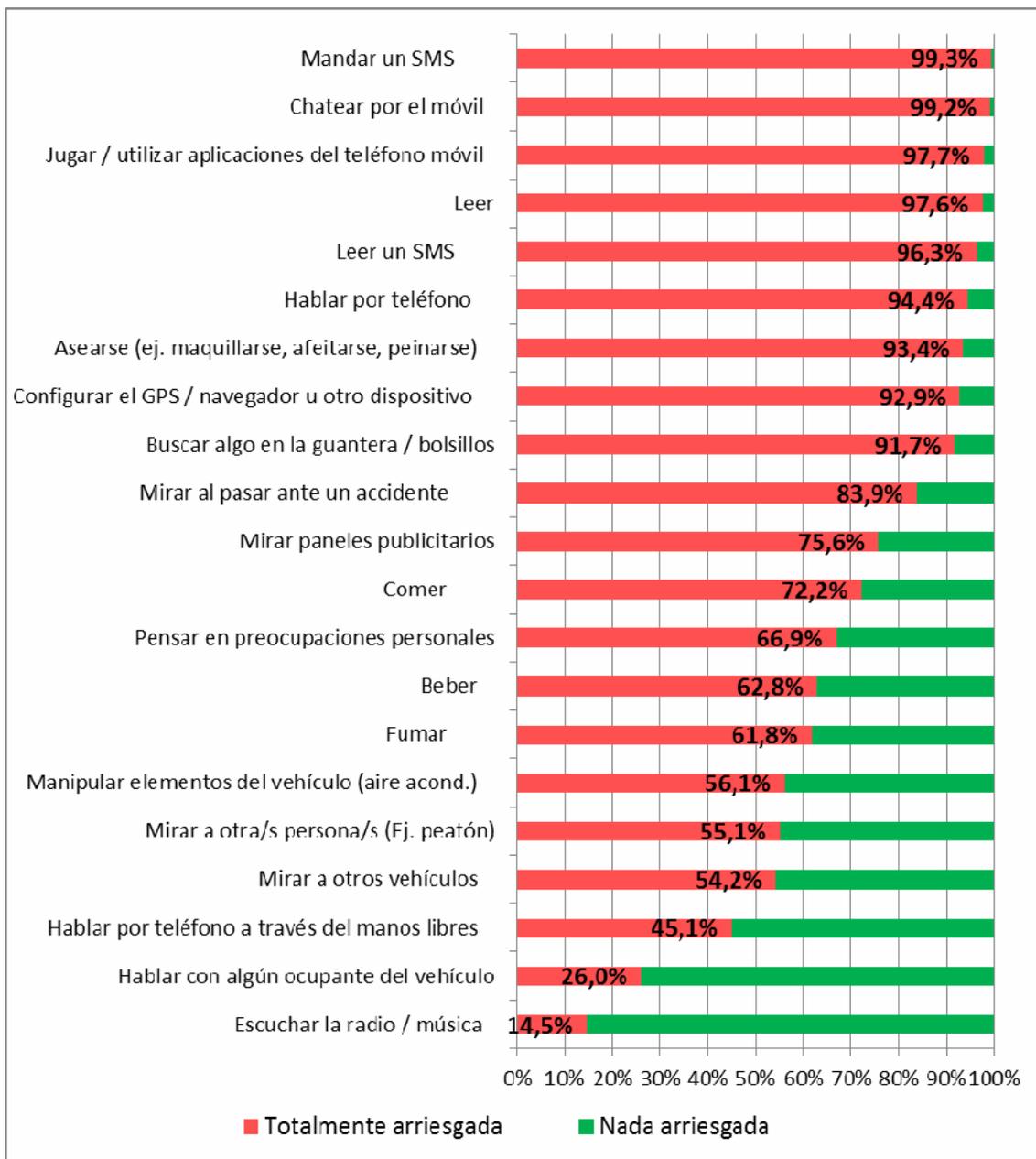
Las estadísticas nos dicen que la distracción aparece como factor concurrente en un 39 % de los accidentes con víctimas. En vía interurbana la distracción se presenta como factor en un 46 % de los casos, mientras que en las vías urbanas en un 34 %, siendo la primera causa de siniestralidad en España, y muy por encima de los excesos de velocidad, no respetar la distancia de seguridad, o la fatiga o el sueño.

Señale en qué medida considera arriesgada cada una de las siguientes distracciones durante la conducción de un vehículo, siendo 1 NADA ARRIESGADA y 5 TOTALMENTE ARRIESGADA.





PERCEPCIÓN DEL RIESGO más frecuente en relación con las distracciones:



Cuando se pregunta a la muestra sobre las distracciones que se consideran más peligrosas, en los primeros lugares aparecen las relacionadas con la manipulación de un teléfono móvil, como chatear o mandar un SMS donde el 99,3% y 99,2% respectivamente consideran que se trata de una conducta “Totalmente arriesgada”, seguido de “Jugar o utilizar APPs” con un 97,7%, “Leer un SMS” con un 96,3%.

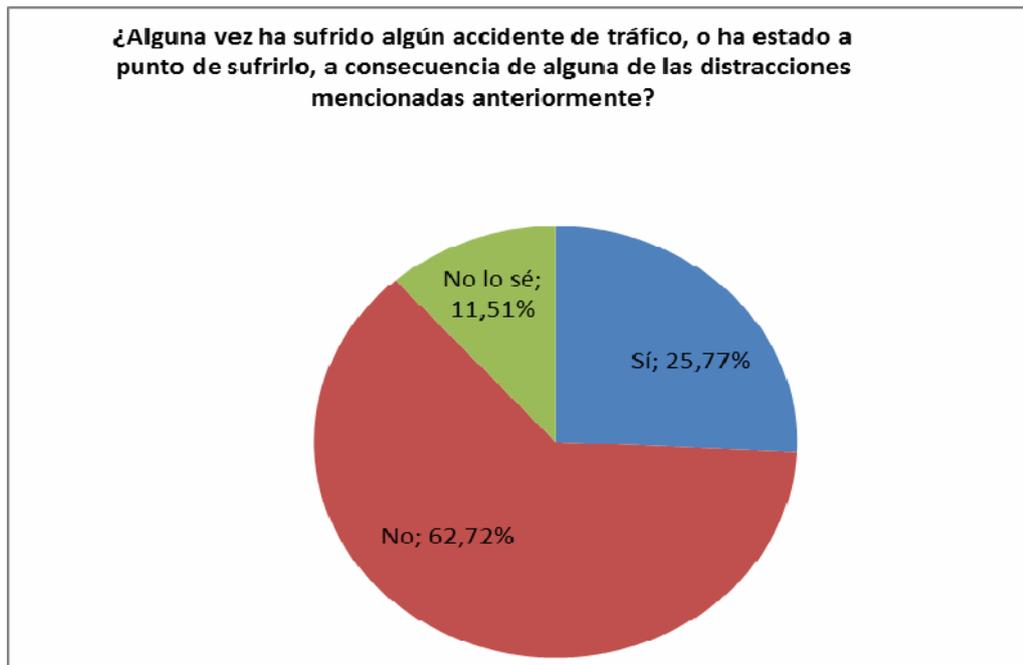
Por su parte un 94,4% considera como conducta arriesgada “Hablar por teléfono sin manos libres”, mientras que si se hace con el manos libres solo lo considera como conducta d riesgo un 45,1%.

De hecho, según un informe del Cohen Children Medical Center de Nueva York, escribir mensajes de móvil conduciendo ha sustituido al alcohol como primera causa de muerte al volante entre adolescentes en EEUU, y más de 3.000 jóvenes mueren cada año por esta causa y 300.000 acaban heridos tras tener un accidente mientras escriben un mensaje.

Otras acciones consideradas de alto riesgo son “Leer” con un 97,6 %, “Asearse” con un 93,4%, “Configurar el navegador” con un 92,9%, y “Buscar algo en la guantera” con un 91,7%.

Por el contrario, aquellas actividades que los conductores consideran menos arriesgadas son, “Escuchar la radio/música”, que solo el 14,5% considera arriesgado, y “Hablar con los ocupantes” con un 26%. Destacar que son precisamente estas dos distracciones, que los conductores consideran como de menor riesgo, las dos distracciones que precisamente los conductores más admiten cometer como conductas propias.

5.11. Accidentalidad



Destacar que 1 de cada 4 entrevistados ha sufrido o ha estado a punto de sufrir un accidente a consecuencia de una distracción., lo que en nuestra muestra representa más de 1.100 conductores, y en el censo representaría a más de 6.734.605.

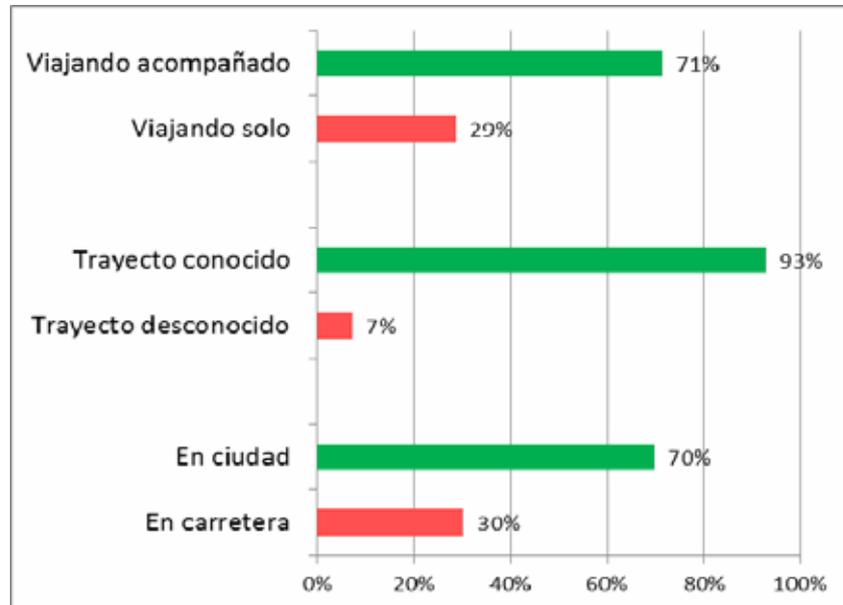


En relación a los motivos por los que sufrió o estuvo a punto de sufrir el accidente, el “Conducir pensando en otra cosa” es la primera causa con una importante diferencia.



5.12. Factores que influyen en la distracción

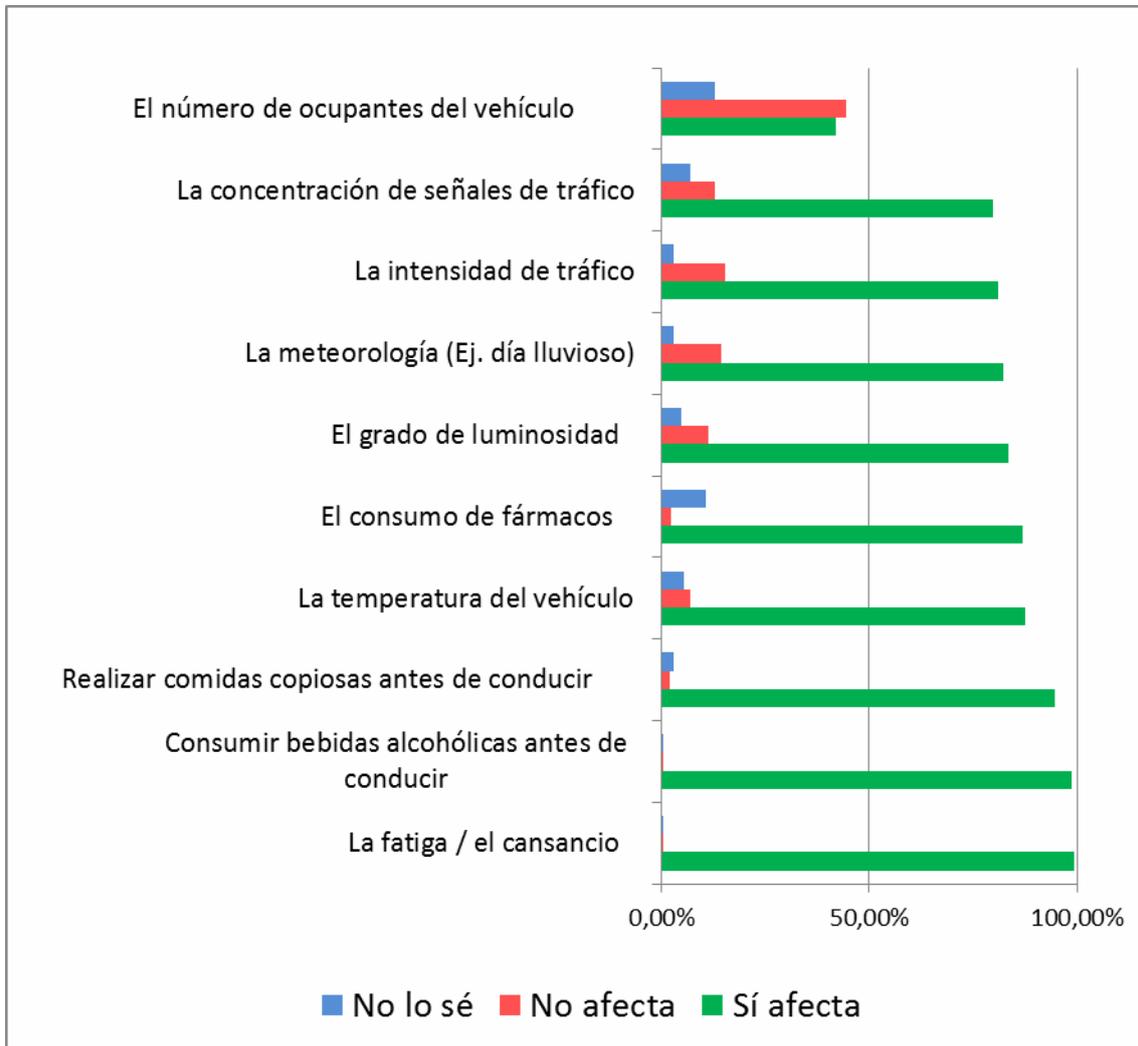
De las siguientes situaciones ¿dónde cree que se distraen más los conductores?



Los encuestados admiten distraerse en mayor medida:

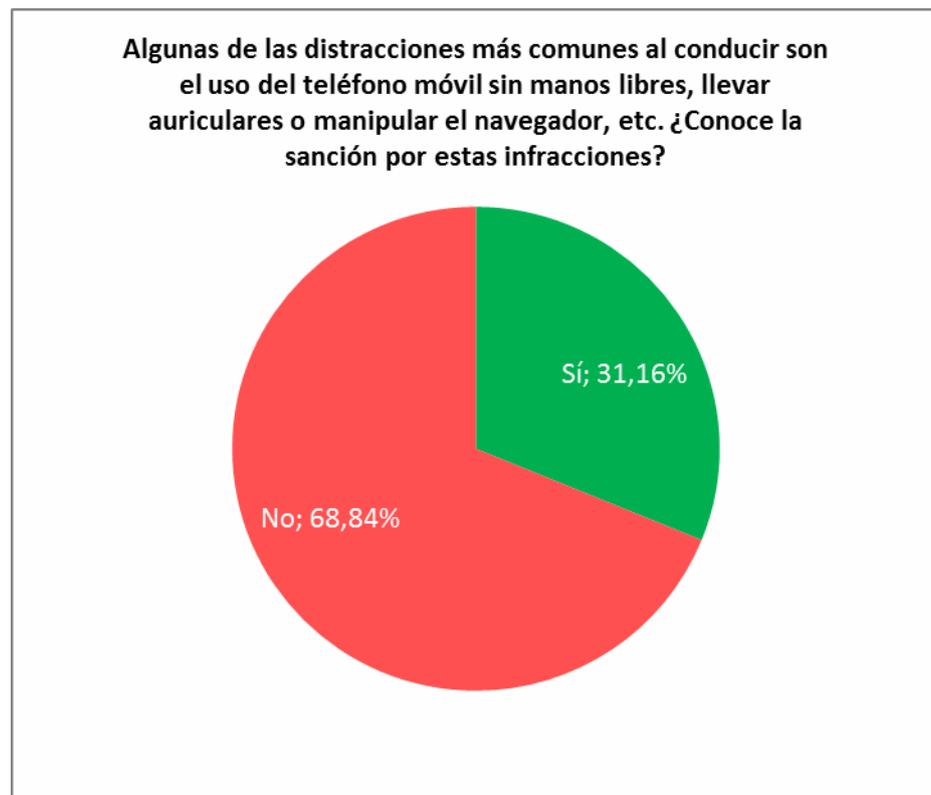
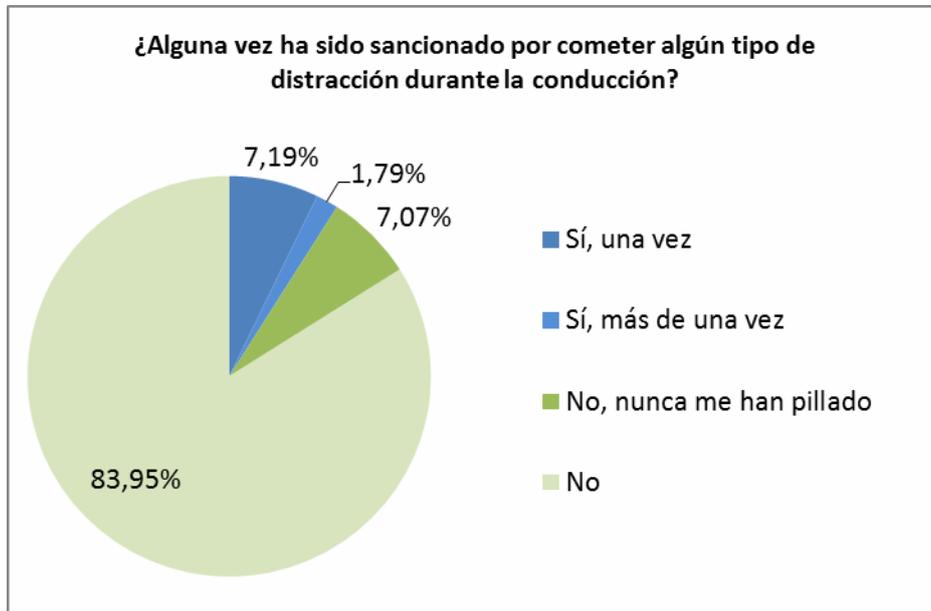
- viajando acompañado (7 de cada 10)
- en ciudad (9 de cada 10)
- por un trayecto conocido (7 de cada 10)

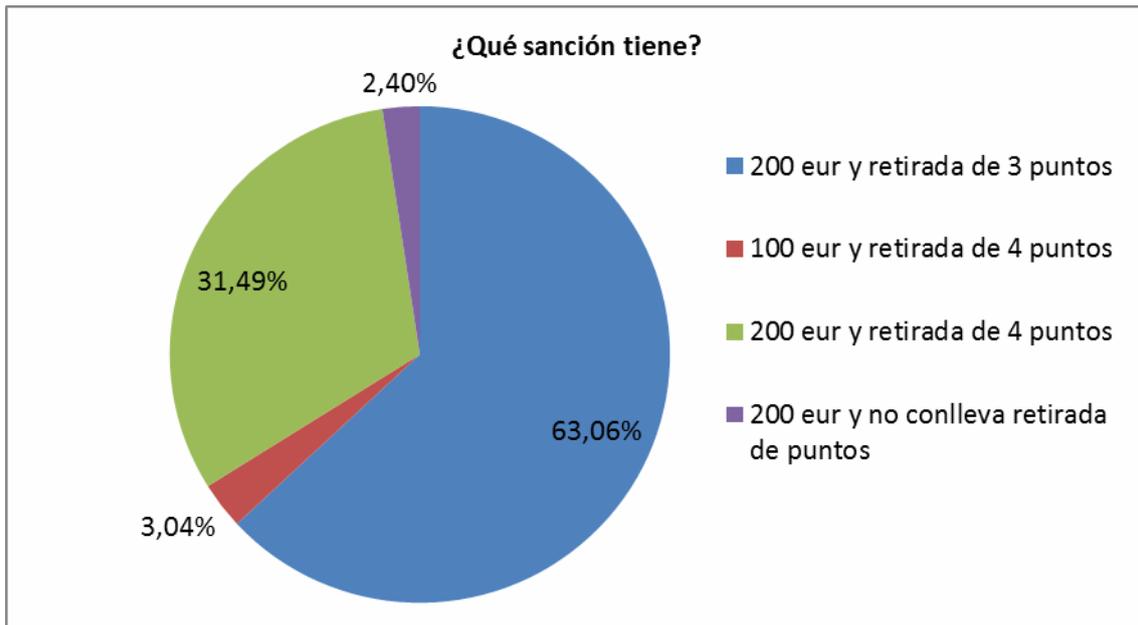
De los siguientes factores, indique si considera que afectan o no a la distracción del conductor.



Respecto a los factores que contribuyen en mayor medida a la conducción distraída, la muestra entiende que prácticamente todos los factores sugeridos afectan a la distracción del conductor, siendo los factores más relacionados con las capacidades internas del conductor como la fatiga o el cansancio, consumir alcohol o realizar comidas copiosas, las que más afectan, por encima de factores externos como la concentración de señales, la intensidad del tráfico o la meteorología.

5.13. Sanción





Uno de cada 10 encuestados reconoce haber sido sancionado por una distracción, y 3 de cada 10 dicen conocer la sanción por utilizar el teléfono móvil sin manos libres, usar auriculares, o manipular el navegador, pero en la realidad solo 6 de cada 10 (de ese 30%) conoce realmente qué sanción tiene.

6. Principales distracciones en la conducción

Según se pregunte a los encuestados sobre las distracciones, aparecen unas u otras en relación con la conducción, pudiendo agruparse según las respuestas obtenidas en:

- Distracciones propias, que admite cometer cada conductor encuestado.
- Distracciones ajenas, que observan los encuestados en los otros conductores.
- Distracciones que más observa en el resto de conductores, y menos reconoce como propias.
- Distracciones de riesgo percibido, que los encuestados consideran que son de mayor riesgo para la conducción.

De las respuestas recogidas de los 4.473 conductores encuestados, podemos extraer la siguiente tabla de las principales distracciones:

	PROPIAS	AJENAS	MÁS VE Y MENOS RECONOCE	MAYOR RIESGO
1	Escuchar radio / música	Hablar con los ocupantes	Fumar	Chatear con el móvil
2	Hablar con los ocupantes	Escuchar radio / música	Manipular el teléfono móvil	Mandar SMS con el móvil
3	Pensamientos / Preocupaciones personales	Mirar un accidente	Hablar por teléfono	Jugar con el móvil/APP
4	Mirar otros vehículos	Fumar	Mirar un accidente	Leer
5	Manipular un elemento del vehículo	Hablar por teléfono	Asearse	Leer SMS con el móvil



El objetivo que pretendemos con la presente tabla es ser capaces de consensuar aquellas principales fuentes de distracción para ser capaces de analizarlas y desarrollar medidas preventivas.

Podemos englobar los principales factores de distracción del conductor que nos revelan los resultados de la encuesta, en cinco grandes grupos a tener en cuenta:

- Pasajeros/ocupantes
- Pensamientos/preocupaciones
- Manipulativas
- Móvil
- Visuales

A continuación vamos a profundizar un poco más en cada una de estas cinco principales fuentes de distracción.

6.1. Pasajeros

El resto de ocupantes del vehículo es una fuente de distracción para el 77% de los conductores encuestados, siendo la distracción que más declaran los encuestados que ven hacer al resto de conductores, y es además el tipo de distracción que más accidentes provoca junto a los pensamientos y preocupaciones personales.

Los niños en los vehículos son una significativa fuente de distracciones para el conductor, y debido a su importancia y al alto nivel de distracciones que supone, queremos centrarnos en este problema como uno de los mensajes más importantes que queremos transmitir en el presente informe.

Las actividades relacionadas con los niños en los vehículos que más distracciones provocan en los conductores son:

- Un 76.4% se vuelve o mira por el retrovisor a los niños que viajan en el asiento trasero.
- Un 16% va conversando con ellos
- Un 7% les atiende dándoles comida o alimentos mientras conduce
- Un 1% va jugando con ellos

Fuente: "Are child occupants a significant source of driving distraction?". Koppel S, Charlton J, Kopinathan C, Taranto D.

Por supuesto los niños deben viajar siempre en sillas infantiles, correctamente utilizadas podría reducir las lesiones por encima del 75%, evitando tres de cada cuatro lesiones producidas en un siniestro vial. Estos daños constituyen la principal causa de mortalidad infantil en los países desarrollados, siendo responsables del 22,3% de todos los fallecimientos que se producen en el mundo en el tramo comprendido entre el primer año y los 17 años.

Está prohibido circular con menores de doce años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto. Excepcionalmente, cuando su estatura sea igual o superior a 135 centímetros, los menores de doce años podrán utilizar como tal dispositivo el propio cinturón de seguridad para adultos de que estén dotados los asientos delanteros. Respecto de



los asientos traseros del vehículo, las personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros, deberán utilizar obligatoriamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso. Los niños no podrán utilizar un dispositivo de retención orientado hacia atrás instalado en un asiento del pasajero protegido con un airbag frontal, a menos que haya sido desactivado, condición que se cumplirá también en el caso de que dicho airbag se haya desactivado adecuadamente de forma automática.

Para evitar estas distracciones ocasionadas por los más pequeños, es fundamental preparar todo lo que puedan necesitar los niños antes del viaje para que tengan las menores necesidades posibles y no sean un elemento distractor. No olvidemos tener preparado el agua, parasoles, toallitas, etc, y que vistan ropa cómoda que no cause molestias. Es fundamental prevenir posibles mareos para lo cual debemos intentar conducir con suavidad y no dejar que lean o realicen una actividad que requiera concentración con la vista.

6.2. Pensamientos/preocupaciones

Un 56 % de la muestra reconoce distraerse con sus pensamientos y preocupaciones personales, siendo el tipo de distracción según los conductores encuestados, que más accidentes ha provocado.

Las preocupaciones personales y el estrés son uno de los grandes problemas de las sociedades modernas. Una sensación generalizada hoy día es que el tiempo dedicado a viajar o desplazarse se aprecia como una pérdida de tiempo, por lo que se aumenta la velocidad y hay un menor respeto por las señales de tráfico. El conductor estresado entiende que el resto de usuarios son un estorbo que impide una circulación más rápida, lo que lleva a cometer imprudencias e incluso a realizar una conducción temeraria, transmitiendo mayor intolerancia y agresividad frente al resto de conductores.

El escuchar música es una actividad muy común y que tiene potenciales efectos tanto negativos, como positivos, ya que puede ser fuente de distracción pero también influir en el estado de ánimo del conductor, pudiendo producir relajación, evitar el aburrimiento, e incluso un mayor nivel de concentración en la tarea de conducir (An exploratory survey of in-vehicle music listening. N Dibben & V. Williamson). Por otro lado, muchos conductores bajan el volumen durante una maniobra compleja, por lo que se regula su exposición ajustándose a la conducción. De hecho, la agudeza visual es menor 107 Db que a 70 Db, es decir, con música a alto volumen (Ayres & Hughes 1986).

6.3. Manipulativas

Existen las distracciones tradicionales, como por ejemplo fumar, asearse, leer, o buscar algo en la guantera, y por otro lado las tecnológicas, más relacionadas con los dispositivos que podemos encontrar en los vehículos, como por ejemplo manipular el navegador, el ipod, o la radio.

Según las respuestas de los 4.473 conductores encuestados, un 54,1% reconoce distraerse al manipular un elemento del vehículo, siendo además la tercera causa de accidentes por distracciones, por detrás de “los pensamientos y preocupaciones personales”, y “el resto de ocupantes”.

Estas tareas manipulativas aparte de no mantener las manos al volante, llevan aparejada también una distracción visual, ya que el conductor centra su atención en el dispositivo dentro del vehículo apartando su vista de la carretera.

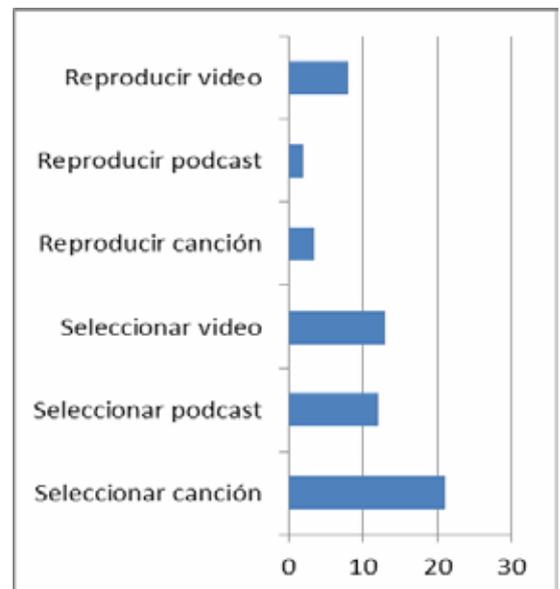


Los sistemas de entretenimiento del vehículo son fuente de distracción respecto a los elementos necesarios, como por ejemplo pasar más tiempo mirando la radio que el velocímetro (Reeves and Stevens 1990).

Seleccionar el tipo de música en un ipod tiene un efecto significativo sobre el rendimiento del conductor, medido como las desviaciones laterales dentro del carril.

Respecto al uso de los navegadores, para el 92.9% de los conductores supone una actividad de riesgo configurar el navegador con el vehículo en marcha.

No hay conductor más peligroso que un conductor perdido que no sabe dónde dirigirse, por lo que la introducción y uso de navegadores ha sido muy beneficioso para la seguridad vial al ser una herramienta de ayuda a la conducción.



Un uso correcto significa el programar su navegador con el vehículo detenido antes de emprender la marcha. Hoy en día muchos de estos dispositivos tienen limitadas las funciones una vez iniciada la marcha, y solo puede introducirse los datos de destino con el vehículo parado. La comunicación entre el dispositivo y el conductor también ha mejorado en gran medida y los sistemas de reconocimiento de voz permiten realizar estas operaciones sin tener que apartar las manos del volante.

6.4. Móvil

Chatear, mandar SMS, hablar por el móvil con o sin manos libres, APPs, juegos, son muchas las distracciones que puede provocar el uso del móvil al conductor.

En España existen más líneas de móviles que habitantes hay en nuestro país, superando la cuota de penetración del mercado del 100%. En la actualidad existen aproximadamente un total de 51,6 millones de líneas de telefonía móvil activas. Y si nos referimos a los terminales, solo en 2011 se vendieron en España más de 20 millones de teléfonos (datos de AMETIC).



Cuando se pregunta a la muestra sobre las distracciones que se consideran más peligrosas, en los primeros lugares aparecen las relacionadas con la manipulación de un teléfono móvil, como chatear o mandar un SMS donde el 99,3% y 99,2% respectivamente consideran que se trata de una conducta “Totalmente arriesgada”, seguido de “Jugar o utilizar APPs” con un 97,7%, “Leer un SMS” con un 96,3%.

Por su parte un 94,4% considera como conducta arriesgada “Hablar por teléfono sin manos libres”, mientras que si se hace con el manos libres solo lo considera como conducta d riesgo un 45,1%.

Así mismo, el “Hablar sin manos libres” es la distracción que según los conductores en cuarto lugar ha sido una causa de haber sufrido accidentes, seguido de “Hablar con manos libres” como la quinta causa de accidentes por distracciones.

El hablar por teléfono móvil afecta especialmente al “Nivel de control” u operacional, es decir, a mantener el vehículo en un curso determinado, por encima del “Nivel de comportamiento táctico” relativas a las habilidades para maniobrar, o al “Nivel estratégico”, relativas a las tareas de navegación. (Passenger and cell pone conversations. Greggor 1999).

6.5. Visuales

Concentrar la atención en alguna tarea ajena a la conducción y externa al interior del vehículo, como por ejemplo el mirar un accidente, otros vehículos, o carteles publicitarios, desvía nuestra vista del tráfico y supone un alto riesgo para la seguridad vial. Debemos ser conscientes de que retirar unos segundos la vista de la carretera es muy peligroso, ya que a 120 km/h se recorren unos 100 metros en tan solo 3 segundos, aproximadamente la distancia similar a un campo de futbol.

El sistema visual es de vital importancia para la seguridad en la conducción de vehículos, el 90% de la información que necesita el conductor llega a través de este sentido, a partir de aquí entra en juego una compleja coordinación de aptitudes cognitivas y psicomotrices que hace posible la tarea de conducir. Por tanto, cualquier factor que afecte al sistema visual influirá en todo el proceso hasta concluir en la toma de decisiones del conductor, y la posterior ejecución de la maniobra concreta.

Son muy comunes las distracciones que se producen al quedarse observando cuando pasamos ante un accidente de tráfico, cuando la prioridad debería ser continuar la marcha sin crear problemas en la circulación.

Ante un accidente solo están obligadas a auxiliar las personas que lo presenciaron, que estén implicadas o tengan conciencia de él. Los usuarios que adviertan el accidente pero no están implicados en el mismo, no estarán obligados a detenerse cuando manifiestamente no sea necesaria su colaboración o cuando se hayan personado ya agentes de la autoridad o los servicios de emergencias. En este caso ante un accidente se deberá continuar la marcha prestando especial atención al tráfico y a posibles frenazos, con el fin de alejarse del accidente lo antes posible para no dificultar ni obstaculizar la circulación.



7. Conclusiones

La conducción es una tarea compleja que requiere un alto nivel de atención, sin embargo frecuentemente observamos a conductores envueltos en distintas tareas no relacionadas con la conducción mientras están a los mandos del vehículo.

Estas actividades van desde conversar con los acompañantes, a manipular la radio, fumar, el aseo personal o incluso leer. Con el avance de las tecnologías, a estas distracciones se añaden otras cuya sofisticación es mayor, como hablar por el manos libres, enviar SMS y WhatsApp o configurar el GPS,... En definitiva, los dispositivos electrónicos se añaden a las ya conocidas distracciones clásicas.

En conclusión, cualquier tarea realizada durante la conducción que no tenga como último fin esta tarea, es potencialmente perjudicial y puede provocar un accidente.

La distracción es la primera causa de siniestralidad en España, por encima de, la infracción a la norma, la velocidad inadecuada, y el cansancio o sueño. En el año 2012 y según datos de la DGT, de los 1.010 accidentes mortales ocurridos en carretera, 517 tuvieron como factor concurrente la distracción, lo que representa el 51 %, es decir, en 1 de cada 2 accidentes mortales que se han producido en España ha existido una distracción. (sin computar datos Cataluña).

La distracción como causa de accidentalidad multiplica casi por 6 a “el cansancio o el sueño”, por 2 a “la velocidad inadecuada”, y por 1.6 a “las infracciones”. El tipo de accidente más relacionado con las distracciones son las salidas de vía, seguido del choque por alcance y por el atropello. Hay que tener en cuenta que la distracción provoca una desatención en la conducción durante un espacio de tiempo que, ante un imprevisto, puede provocar una salida de vía que en muchas ocasiones termina en un vuelco.

Uno de cada 10 encuestados reconoce haber sido sancionado por una distracción, y 3 de cada 10 dicen conocer la sanción por “utilizar el teléfono móvil sin manos libres, usar auriculares, o manipular el navegador”, pero en la realidad solo 6 de cada 10 (de ese 30%) ha respondido correctamente a qué sanción tiene.

El Reglamento General de Circulación establece que el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía.

Respecto a las sanciones, se establece como infracción grave, con una multa de 200 euros y la retirada de 3 puntos, el conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la obligatoria atención permanente en la conducción. Tienen la misma gravedad y cuantía conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación.



En la encuesta realizada a cerca de 4.473 conductores, se ha preguntado a los encuestados sobre las distracciones según diversos enfoques: “distracciones propias”, que admite cometer cada conductor encuestado; “distracciones ajenas”, que observan los encuestados en los otros conductores; “distracciones que más observa, y menos reconoce como propias”; y “distracciones de riesgo percibido”, que los encuestados consideran que son de mayor riesgo para la conducción.

Las distracciones que reconocen cometer con mayor frecuencia los conductores son: “Escuchar la radio o música” con un 85,3%, “Hablar con algún ocupante” con un 77,7% o “Pensar en las preocupaciones personales” con un 56%.

Por su parte, las distracciones que menos reconocen los conductores como propias están relacionadas con la manipulación del móvil, como el utilizarlo para jugar o APPs, mandar SMS o chatear.

Al preguntar por el comportamiento AJENO, es decir, que el conductor observa que realiza el resto de conductores, el 90,8% de los encuestados admite como conducta frecuente el ver al resto de conductores “Hablando con algún ocupante”; el 87,1% “Fumando”, el 85,3% “Mirando un accidente” y el 85,2% “Hablando por teléfono”. Por el contrario las conductas distractoras que menos aprecian en los otros conductores son “Leer”, “Buscar algo en la guantera” o “Asearse”.

Pero se pueden observar grandes diferencias en la apreciación que tiene el entrevistado sobre las distracciones que admite cometer uno mismo como conductor, y las que puede apreciar comete el resto de conductores. Es de destacar que en todas las conductas distractoras los entrevistados ven cometer distracciones al resto de usuarios en mayor medida que a uno mismo, por lo que somos más conscientes de las distracciones que cometen el resto de conductores, pero no somos tan conscientes de las distracciones propias.

Las mayores diferencias entre las distracciones que vemos cometer al resto de conductores, pero que no reconocemos como propias, son las relativas a “Fumar”, “Manipular el teléfono SMS o WhatsApp” y “Utilizar el móvil para llamar”, así como el “desviar la atención ante un accidente”, en las cuales no se reconoce cometerlas pero sí observarlas en mayor medida en los otros conductores.

Cuando se pregunta a la muestra sobre las distracciones que se consideran más peligrosas, en los primeros lugares aparecen las relacionadas con la manipulación de un teléfono móvil, como chatear o mandar un SMS donde el 99,3% y 99,2% respectivamente consideran que se trata de una conducta “Totalmente arriesgada”, seguido de “Jugar o utilizar APPs” con un 97,7%, y “Leer un SMS” con un 96,3%.

Por su parte un 94,4% considera como conducta arriesgada “Hablar por teléfono sin manos libres”, mientras que si se hace con el manos libres solo lo considera como conducta de riesgo un 45,1%.

Otras acciones consideradas de alto riesgo son “Leer” con un 97,6 %, “Asearse” con un 93,4%, “Configurar el navegador” con un 92,9%, y “Buscar algo en la guantera” con un 91,7%.

Por el contrario, aquellas actividades que los conductores consideran menos arriesgadas son, “Escuchar la radio/música”, que solo el 14,5% considera arriesgado, y “Hablar con los ocupantes” con un 26%. Destacar que son precisamente estas dos distracciones, que los conductores consideran como de menor riesgo, las dos distracciones que precisamente los conductores más admiten cometer como conductas propias.



Respecto a los factores que contribuyen en mayor medida a la conducción distraída, la muestra entiende que los factores más relacionados con las capacidades internas del conductor como la fatiga o el cansancio, consumir alcohol o realizar comidas copiosas, son las que tienen un mayor peso en la aparición de distracciones, por encima de factores externos como la concentración de señales, la intensidad del tráfico o la meteorología.

Los encuestados admiten distraerse en mayor medida viajando acompañado (7 de cada 10), en ciudad (9 de cada 10) y por un trayecto conocido (7 de cada 10).

PRINCIPALES DISTRACCIONES

Finalmente, de todos los datos recopilados en el barómetro, podemos apreciar que hay cinco tipos de distracciones principales:

• Los ocupantes del vehículo.

En este caso ocasionan distracciones frecuentes al 77% de los conductores. Los niños en los vehículos son una significativa fuente de distracciones, hasta el punto de que 3 de cada 4 conductores que viajan con niños se vuelven o miran por el retrovisor a los niños que viajan en el asiento trasero.

- o **Recuerda:** planifica y prepara todo lo que puedan necesitar los niños antes del desplazamiento.

• Los pensamientos y preocupaciones personales

Ocasionan distracciones frecuentes al 56 % de los conductores, siendo el tipo de distracción que más accidentes y situaciones de riesgo les ha provocado.

- o **Recuerda:** al conducir debemos dejar fuera del vehículo las prisas, el estrés, y las preocupaciones personales.

• Manipular dispositivos del vehículo

Ocasionan distracciones habitualmente al 54% de los conductores, como puede ser el navegador, un ipod, o la radio, siendo la tercera causa de accidentes por distracciones. Existen también las distracciones tradicionales, como por ejemplo fumar, asearse, o buscar algo en la guantera.

- o **Recuerda:** Mantén siempre las dos manos al volante.

• Uso del móvil

Un 46% reconoce distraerse hablando por el teléfono móvil incluso aunque utilice el manos libres, y chatear o el jugar con el móvil son las conductas distractoras más peligrosas para los conductores.

- o **Recuerda:** Para tu total seguridad debes olvidarte del móvil mientras estás conduciendo.

• Apartar la vista de la carretera.

Un 38% reconoce distraerse habitualmente al pasar ante un accidente, desviando la atención del tráfico y provocando que se produzcan nuevos accidentes.

- o **Recuerda:** Nunca debes apartar la vista del tráfico y la carretera.

8. Campaña de prevención

Uno de los principales objetivos tanto de RACE, de BP y de CASTROL, es velar por la seguridad de los usuarios, para lo cual como primer paso se ha desarrollado el Barómetro de las distracciones 2013 que se presenta en el apartado 4 de este informe, y que es el punto de inicio de una serie de acciones que tienen como objetivo concienciar sobre la importancia de evitar las distracciones en la conducción para mejorar la seguridad vial.

Para ello se ha desarrollado una campaña de concienciación bajo el mensaje central de “STOP distracciones”



A partir de este mensaje central, la campaña quiere ser capaz de transmitir 5 mensajes claros y directos que tengan como objetivo evitar las principales cinco distracciones relacionadas con la conducción, y que han sido detectadas en el barómetro.



DISTRACCIÓN	CONSEJO AL CONDUCTOR
Resto de ocupantes del vehículo	Planifica y prepara todo lo que necesiten los niños antes del viaje
Pensamientos y preocupaciones personales	Deja fuera las prisas, el estrés y las preocupaciones personales
Desviar la atención ante un accidente	Nunca apartes la vista de la carretera
Móvil	Olvida el móvil mientras estés conduciendo
Manipular elementos del vehículo	Las manos siempre al volante

Para ello se han desarrollado una serie de materiales que serán distribuidos en distintos formatos a los usuarios por medios propios como la red de estaciones de servicio de BP, red de distribución de CASTROL, en los grandes premios de motociclismo, en las oficinas RACE, así como en colaboración con otras entidades e instituciones interesadas.



La distracción está presente en 4 de cada 10 accidentes con víctimas, siendo la primera causa de siniestralidad por encima de las infracciones, la velocidad inadecuada, el cansancio o el sueño.



AL VOLANTE, TEN PRESENTE:

- Olvida el móvil
- Deja fuera las preocupaciones y el estrés
- Prepara lo que necesiten los niños antes del viaje
- Las manos en el volante
- Nunca apartes la vista de la carretera

AL VOLANTE, STOP A LAS DISTRACCIONES





¿CON QUÉ TE DISTRAES AL CONDUCIR?

STOP DISTRACCIONES POR TU SEGURIDAD



- 77%** Con los ocupantes
Planifica y prepara lo que necesiten los niños antes del viaje
- 56%** Preocupaciones o estrés
Deja fuera las prisas, el nerviosismo y las preocupaciones personales
- 38%** Ante un accidente
Nunca apartes la vista de la carretera
- 46%** Hablan por Móvil
Olvida el móvil mientras estás conduciendo
- 54%** Manipular elementos del vehículo
Las manos siempre al volante





La distracción está presente en 4 de cada 10 accidentes con víctimas, siendo la primera causa de siniestralidad por encima de las infracciones, la velocidad inadecuada, el cansancio o el sueño.

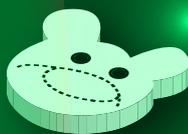


Olvida el móvil



Deja fuera las preocupaciones y el estrés

**AL VOLANTE,
TEN PRESENTE:**



Prepara lo que necesiten los niños antes del viaje



Las manos en el volante



Nunca apartes la vista de la carretera

