

EL TIEMPO DE REACCIÓN DEL CONDUCTOR COMO FACTOR DE RIESGO LABORAL-VIAL

ALCOHOL, CANSANCIO, DISTRACCIÓN Y VELOCIDAD.

JOSÉ LUIS PEDRAGOSA RADUÁ

INSPECTOR DE TRABAJO

joseluis@pedracos.com

CON DEMASIADA FRECUENCIA OÍMOS QUE TANTO LOS ACCIDENTES *IN ITÍNERE* (YENDO O VOLVIENDO DEL TRABAJO), COMO LOS *IN LABORE* (EN JORNADA LABORAL) COMO LOS *EN MISIÓN* (CON DESPLAZAMIENTO PROLONGADO FUERA DEL DOMICILIO), CONSTITUYEN EL GRUPO DE MAYOR PESO EN LAS ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES MORTALES DE TRABAJO.

La vía pública, a la que incluso el legislador se resiste a reconocer como lugar de trabajo, y el vehículo a motor, que también es menospreciado en la norma como equipo de trabajo, forman con el conductor un conjunto imperfecto, con grandes limitaciones vinculadas a las capacidades psicofísicas de las personas y, por tanto, susceptibles de generar en cualquier momento riesgos específicos de accidentes laborales muy graves si tenemos en consideración que sólo en las caídas en altura en construcción y dentro de los vehículos, el cuerpo del trabajador está sometido a las energías cinéticas proporcionales al cuadrado de

la velocidad y a las aceleraciones y deceleraciones, que son las que ocasionan la severidad de las consecuencias.

LA PERSONA, CAUSA PRINCIPAL DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL

De manera casi unánime, la opinión de los expertos coincide en concluir que la persona, con sus fallos y limitaciones, es la causa principal de la accidentalidad vial. Se justifica, por tanto, que el esfuerzo investigador y la formulación de las medidas preventivas se orienten sobre todo hacia la conducta de los usuarios, los cuales, como consecuencia de sus ac-



titudes, son el factor que más puede influir en la generación de riesgos laborales-viales.

A pesar de ello, no se puede dejar de lado la incidencia, mucho más baja de lo que se cree habitualmente, que la vía y el vehículo pueden tener por ellos mismos o sumándose al error personal. Por lo tanto, toda aquella política que tienda a mejorar la seguridad vial ha de considerar todos los factores accidentógenos en su conjunto y en sus interrelaciones, aunque priorizando aquéllos que se relacionan con el comportamiento individual y colectivo de la gran mayoría de usuarios de la vía pública.

En el fondo, un accidente de tráfico es, en la mayoría de los casos, un riesgo consumado que los conductores implicados no han sabido o no han podido evitar, ya sea porque no se han dado cuenta de que estaba a punto de producirse, o bien porque no han reaccionado a tiempo para efectuar la maniobra evasiva necesaria. Por lo tanto, la fase inmediatamente anterior al accidente es la que suele configurar el **grado de probabilidad** de que éste se produzca y el nivel de **gravedad de sus consecuencias**. El tiempo de reacción del conductor es, pues, un elemento clave para la seguridad laboral-vial, y aquellos factores que influyen en el alargamiento del tiempo de reacción son, por el contrario, los de mayor influencia como causantes de los accidentes.



EL ALCOHOL

El alcohol actúa como depresor de la actividad del sistema nervioso central, y por eso hace disminuir las habilidades necesarias del conductor. Este deterioro de la capacidad de conducir aumenta el riesgo de tener un accidente, y es probable incluso que este riesgo exista en tasas de alcoholemia inferiores a los 0,2 gramos de alcohol por litro en la sangre.

Existen investigaciones suficientes como para afirmar que, objetivamente, el conductor con índices de alcohol en sangre de 0,5 o más tiene disminuidas sus capacidades de conducir,

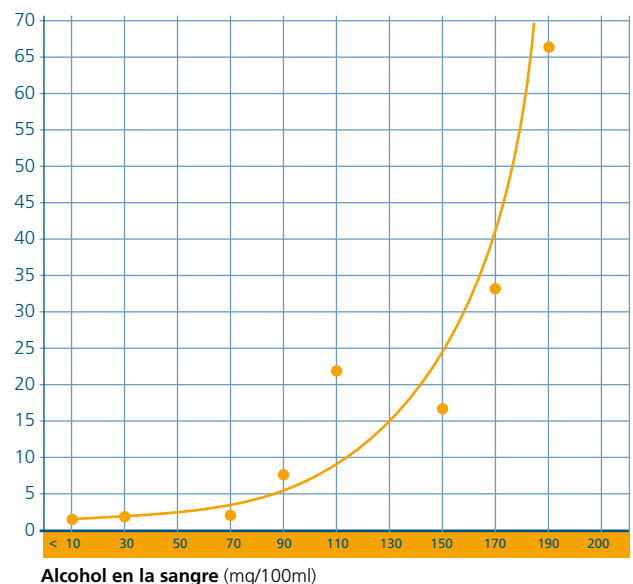
tanto por el alargamiento de su tiempo de reacción como por el número superior de errores que puede cometer, y en consecuencia, aumentan sus posibilidades de accidentarse.

No es fácil predecir con exactitud absoluta la reacción o el comportamiento específico de cada persona después de la ingestión de bebidas alcohólicas. Hay muchas variables ligadas al sexo, la salud, el peso, la constitución, etc., si bien, de manera genérica y referida a una mayoría de individuos, se pueden dar las siguientes pautas:

Alcoholemia	Efectos	Riesgo multiplicado por
0,2	Disminución de reflejos.	1,2
0,2	Dificultad para mantener la conducción rectilínea. Falsa apreciación de las distancias.	1,5
0,3	Subestimación de la velocidad. Perturbación de los movimientos.	2,5
0,5	Euforia. Disminución de la percepción de riesgo. Incremento del tiempo de reacción	3,0
0,8	Perturbación general del comportamiento.	4,5
1,2	Fuerte fatiga. Pérdida de la visión.	9,0
1,5	Embraguez notoria.	16,0

*Índice de alcohol en la sangre gr/l

Cálculo de la probabilidad relativa de causar un accidente de tráfico mortal



Como consecuencia de las investigaciones realizadas en diferentes países, se ha determinado la media sobre la responsabilidad del alcohol en la producción de accidentes de tráfico:

- Del 34% al 59% de los accidentes mortales.
- Del 15% al 26% de los accidentes con heridos graves.
- El 10% de los accidentes sin víctimas.



La presencia de otras drogas en sangre, según análisis realizados en hospitales españoles, tiene una influencia baja en los conductores.

- Opiáceos 0%
- Cocaína 2,6%
- Benzodiacepinas 0,6%
- Cannabis 1,3%
- Barbitúricos 0,6%

LA VELOCIDAD

La salida de la vía, debida casi siempre al exceso de velocidad o a una velocidad inadecuada, viene presentándose en los últimos años con tanta frecuencia en las vías interurbanas como las colisiones (que tampoco son ajenas en muchos casos a los efectos de la velocidad).

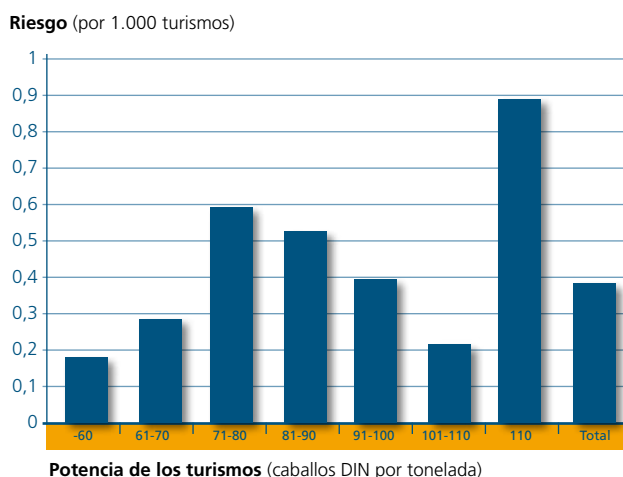
Tanto la **construcción de autopistas y de vías de circulación rápida como la oferta de vehículos cada vez más seguros** (también más potentes y capaces de desarrollar prestaciones superiores), parecen más bien encaminadas a promover una conducción en la cual la velocidad sea el factor más importante, de manera que el usuario asimila con facilidad esta inducción a correr que le presentan la vía y el vehículo, y le hacen desarrollar uno de los instintos de la persona sobre ruedas; la **multiplicación del poder** obtenida con una de las maniobras más sencillas: acelerar.

Una situación de frecuentes excesos de velocidad es la que contribuye a generar una **sensación de impunidad** adquirida por los conductores, que constatan tanto una falta visible

de recursos de vigilancia como una diversidad manifiesta de criterios de señalización de las diferentes administraciones implicadas, todo lo cual incita en cierta manera a la libre interpretación de los usuarios.

La velocidad media de una red vial y las puntas de velocidad son factores determinantes del nivel de accidentalidad de la misma. A partir de la velocidad de máxima seguridad y fluidez (del orden de entre 83 y 87 Km/h), las condiciones de riesgo se incrementan progresivamente al perderse la homogeneidad del flujo circulatorio.

Riesgo relativo de participación en un accidente mortal según la potencia de los turismos



LAS PYMES Y TRABAJADORES AUTÓNOMOS DE LA REGIÓN DE MURCIA DISPONEN DE UNA GUÍA EN CD-ROM SOBRE MEDIDAS DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.

La Consejería de Educación, Formación y Empleo de la región de Murcia ha creado esta guía que pretende difundir la cultura preventiva entre las pymes y trabajadores autónomos, a la vez que favorecer la integración de las políticas de gestión empresarial con las medidas de prevención. Facilita la información necesaria para aplicar las medidas preventivas adecuadas que den como resultado la seguridad y salud de los trabajadores. La guía incluye la normativa vigente en prevención de riesgos laborales, obligaciones de pymes y trabajadores autónomos en materia preventiva, un test que permite comprobar el grado de cumplimiento de la normativa de prevención, entre otros.



LA FALTA DE ATENCIÓN, EL CANSANCIO Y EL SUEÑO

La atención de la persona conduciendo es **limitada** y **selectiva**, es decir, la persona que conduce no capta toda la información que hay en el exterior sino sólo una parte. Ciertas circunstancias, como hablar, cambiar una emisora de radio o encender un cigarrillo, pueden provocar la distracción o la desatención, y a veces hay muchos estímulos que, dada la limitación y la selectividad de la atención, pueden pasar desapercibidos.

De la misma manera, puede haber desatención provocada por los propios pensamientos. Una persona abstraída por sus problemas o pensando en proyectos puede ver disminuida su atención a los estímulos externos. Una vía que aporte pocos estímulos, como una autopista con rectas muy largas, facilita concentrarse más en los propios pensamientos que en el exterior.

La vida actual de las personas está llena de problemas y de aspiraciones. Combina los períodos de descanso, a menudo insuficientes, con horarios de ocio excesivamente di-

latados. Todo esto comporta, en muchas ocasiones, unas condiciones físicas precarias de los conductores para poder realizar, con la máxima seguridad, una actividad tan compleja como la de conducir en medio de un tráfico complicado y difícil, que exige la plenitud de facultades.

CONCLUSIÓN

Los riesgos laborales en la vía pública se ven sumidos en los factores de riesgo conocidos de la inseguridad vial. Por ello, conocer en profundidad las causas principales de los accidentes de tráfico significa tener elementos de mejora de la seguridad laboral en empresas de transportes, de reparto o con flota de agentes comerciales.

El **alcohol**, la **velocidad** y el **cansancio** son claramente los tres factores fundamentales de riesgo, y por lo tanto, tienen que ser abordados en las evaluaciones de riesgo y en las consecuentes actuaciones preventivas que deben basarse en una formación continua dirigida a ir recordando las grandes ventajas de la circulación moderada y controlada.