

Según los resultados de un estudio pionero sobre salud vial realizado en nuestro país

El 77% de los conductores españoles conduce bajo estados de estrés

- El 22% de los conductores españoles conduce bajo estados de depresión
- El 11% de los conductores españoles conduce bajo estados de ansiedad
- Los conductores españoles desconocen las consecuencias de la conducción bajo los efectos del estrés, la ansiedad y la depresión, así como de los fármacos empleados para su tratamiento
- El 15% de los conductores españoles se encuentra bajo tratamiento farmacológico para combatir problemas psicológicos
- El 44% de los conductores españoles se ha sentido alguna vez indispuestos para conducir. A pesar de ello, el 37% de conductores ha seguido conduciendo
- El 46% de los conductores reconoce que su conducción se vio perjudicada en esos casos
- Los conductores españoles reconocen que dejan de conducir antes por molestias físicas que por molestias psicológicas
- El 22% de los conductores españoles conduce cuando se encuentran de baja laboral
- El 84% de los conductores españoles se muestra a favor de la retirada temporal del carnet de conducir si es por prescripción médica

Attitudes presenta dos nuevos estudios centrados en el tema de la salud vial y su influencia en la conducción, con motivo de la organización de la 7ª edición de sus Jornadas de Reflexión sobre temas de seguridad vial



La incidencia de las enfermedades psíquicas en la conducción

Las enfermedades mentales y las lesiones por accidente de tráfico constituirán los dos principales problemas de salud de la población mundial en el primer cuarto del siglo XXI, según la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Unos problemas de salud que ya actualmente tienen una especial incidencia en nuestra sociedad. Así, según el Libro Blanco de la Depresión, se calcula que en España puede haber seis millones de personas que sufren depresión (10 al 15% de la población), la mitad de ellos sin diagnosticar. Constituye la segunda causa de baja laboral y se estima que el gasto de esta patología alcanza un total de 23.000 millones de euros anuales para el conjunto de España. En el caso del estrés, se calcula que afecta igualmente al 10% de la población española y que en unos diez años se convertirá en la primera causa de incapacidad laboral.

Y esta relación entre enfermedades mentales y accidente de tráfico no es una casualidad, ya que los efectos de muchas enfermedades producen una importante alteración de las capacidades cognitivas, motoras, conductuales, etc. que, evidentemente, se plasman en nuestra ejecución y comportamiento en todas las esferas de la vida, incluidas como no, la conducción, con las consecuencias que todo ello comporta. Y es que los conductores que asumen más riesgos en la conducción forman parte, en mayor medida que el resto de conductores, de los grupos con sintomatología de ansiedad, estrés y depresión. En España, concretamente, el 76,9% de los conductores conduce bajo estados de estrés, el 21,9% bajo estados de depresión y el 11,2% bajo estados de ansiedad.¹

El estrés modula en buena medida la forma de conducir de las personas y es la causa de un número considerable de accidentes. Puede tener efectos negativos en el conductor generando mayores niveles de hostilidad, de agresividad y de comportamientos competitivos y provocadores, mayor impaciencia y mayor tendencia a aumentar la velocidad y saltarse las señales y normas de tráfico, menor capacidad de anticipación y valoración del riesgo, menor concentración, y mayor tendencia a tomar decisiones arriesgadas y cometer imprudencias, sin olvidar el efecto negativo que tiene el uso incontrolado de fármacos, alcohol u otras sustancias que se pueden utilizar para reducir la ansiedad.

Sin embargo, ninguna normativa de tráfico alude explícitamente al estrés como un elemento incapacitante para la conducción, y teniendo en cuenta las reflexiones precedentes, el estrés debiera ser considerado como un relevante factor de riesgo de accidente. Y lo mismo sucede con la depresión y la ansiedad, que aunque aparecen tipificadas como trastornos psicológicos en los sistemas convencionales de clasificación de las enfermedades mentales, debieran ser objeto de atención y motivo suficiente para la adopción de precauciones o medidas especiales en situaciones de interacción con el tráfico.

La misma situación se plantea con su tratamiento farmacológico, Y es que un 15% de conductores reconoce estar medicándose para tratar la depresión, la ansiedad, los trastornos del sueño o para relajarse o dormir. Se trata de un dato muy relevante dadas las grandes repercusiones que los efectos secundarios de estos fármacos tienen para la conducción. Se estima que, en aproximadamente una cuarta parte de los casos, estos medicamentos contienen una advertencia sobre su posible relación con la capacidad de conducción (DGT y Universidad de Valladolid, 2003). Además, no debemos olvidar el porcentaje significativo de personas que se automedican (toman fármacos sin prescripción facultativa) y desconocen los potenciales riesgos de los fármacos sobre la conducción. El 3,3% en el caso concreto de la depresión, el 9,7% en el de la ansiedad, el 24,4% en los trastornos del sueño o el 31,5% para relajarse o dormir.



¹ El censo de conductores en España es de 22.777.657 personas (DGT, 2007)

En este contexto, los medicamentos son, por tanto, uno de los factores que pueden afectar la capacidad para conducir un vehículo de forma segura. Si bien no constituyen la principal causa de accidentalidad, la elevada incidencia de conductores bajo tratamiento con fármacos lo convierte en un aspecto de gran relevancia para la seguridad vial. Se ha comprobado que entre el 5 y el 10% de los casos, los fallecidos o heridos en accidente de tráfico, habían consumido algún tipo de medicamento con efecto psicoactivo, lo cual no sorprende, si consideramos que en España, un 30% de los conductores toma habitualmente algún medicamento (González Luque, 2001; DGT, 2003).

En gran parte de los casos, el paciente desconoce el riesgo potencial de esos medicamentos, puesto que con frecuencia el personal sanitario no informa acerca de los efectos del tratamiento sobre la capacidad para conducir. Eso supone que casi tres cuartas partes de los conductores no son conscientes de la influencia de los fármacos utilizados para combatir el insomnio, para relajarse/dormir; mientras que más del 60% desconoce los efectos de los medicamentos utilizados para tratar la depresión (66%) y la ansiedad (64%) en la conducción.

Entre los efectos secundarios de los fármacos sobre la conducción podemos mencionar: mareos, somnolencia, visión borrosa, inestabilidad, disminución de la atención, desmayos, mayores tiempos de reacción y efectos extrapiramidales. En muchos casos, incluso aparecen efectos de dependencia y disminución del efecto a través del tiempo (Medical Conditions and Medications That May Impair Driving).

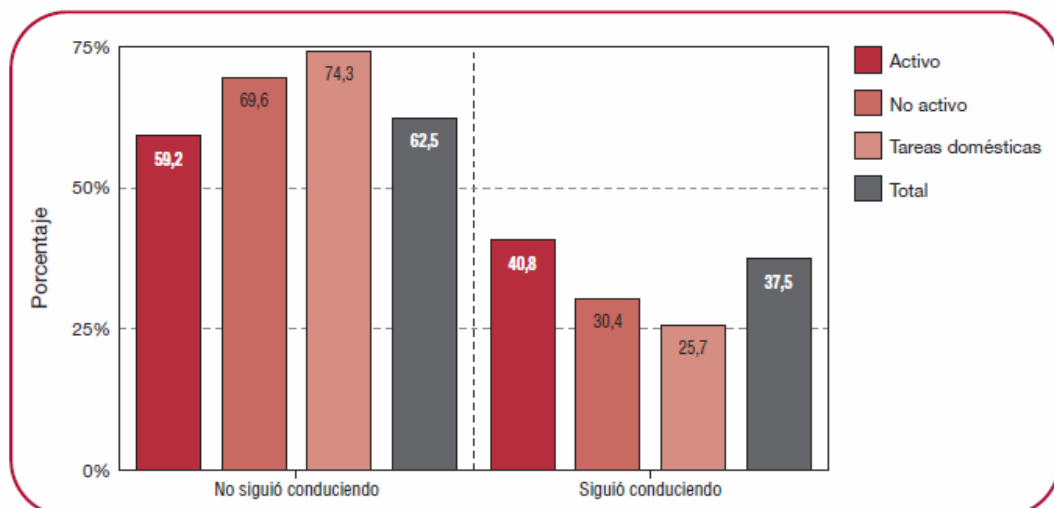
La indisposición de los conductores

Si tenemos en cuenta que una gran parte de la población, por no decir toda, interacciona con el tráfico (ya sea como peatón, conductor o pasajero de vehículos), podemos advertir la relación negativa que los problemas de salud pueden tener con la conducción.

Centrándonos en los conductores, se puede afirmar que no existe una concienciación clara de la relación de las alteraciones psicológicas y mentales (especialmente la depresión, la ansiedad y el estrés) con la conducta en el tráfico y las consecuencias que puede suponer para uno mismo y para el resto de conductores.

Según nuestro estudio, el 44% de los conductores españoles reconoce que se ha sentido alguna vez indispuesto para conducir. Entre las principales razones que llevan a los conductores españoles a pensar que no están en condiciones para ello, están las relacionadas con molestias físicas (77%), y no tanto con las molestias psicológicas (14%).

Del 44% de conductores españoles que se han encontrado indispuestos para conducir alguna vez, el 37,5 % ha seguido conduciendo y el 62,5% no ha seguido conduciendo. Los conductores que



deciden conducir, aunque son conscientes de no estar en condiciones para hacerlo, son en mayor medida mujeres, conductores con elevada exposición al riesgo y aquéllos que actualmente están laboralmente activos. Los conductores que deciden no conducir cuando piensan que no están en condiciones para ello son, mayoritariamente: hombres, mayores de 65 años, no asumen riesgos durante la conducción, actualmente no están trabajando o trabajan por cuenta propia.

En cuanto a la percepción o reconocimiento del tipo de indisposición (física o psicológica) para conducir, son los hombres quienes manifiestan en mayor medida que el malestar físico ha sido la causa de haber pensado “no estoy en condiciones para conducir”, con un 58,6%; mientras que las mujeres destacan en mayor medida que un malestar psicológico o emocional les ha llevado a pensar que no estaban en condiciones para conducir (60%).

Por lo tanto, se puede afirmar que los hombres están menos sensibilizados, y por tanto son menos conscientes que las mujeres, de la influencia de los aspectos psicológicos y emocionales en nuestro bienestar o malestar subjetivo.

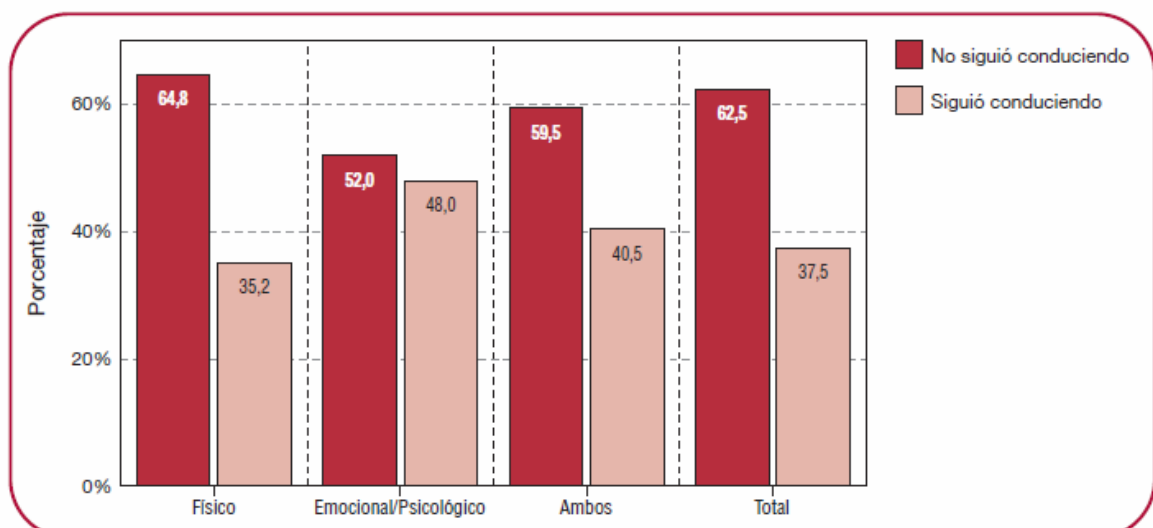
Por otra parte, casi la mitad de los conductores (46,9%) reconoce que su conducción se vio perjudicada cuando decidió conducir, pese a considerar que no estaba en condiciones óptimas para ello. En ese caso se encuentran, fundamentalmente, los hombres, conductores de turismos y los conductores que actualmente están trabajando.

Podemos concluir, pues, que existe un colectivo de conductores españoles (aproximadamente la mitad de la población) que es consciente del peligro y que reconoce, “desde la experiencia”, que la conducción se deteriora si perciben que no está en condiciones de salud óptimas, pero que la necesidad imperiosa de cumplir obligaciones laborales y/o personales puede llevarles a conducir aun cuando piensen que no están en condiciones para ello.

Asimismo, de los conductores españoles que se han sentido indispuestos para conducir por motivos físicos, el 64,8% ha dejado de conducir, mientras que en el caso de un malestar psicológico este porcentaje es del 52%. Por lo tanto, la conciencia de indisposición está mucho más presente cuando el malestar tiene un origen físico. Es decir, cuando la causa del malestar es física, es más probable que los conductores decidan no utilizar el vehículo, mientras que si la causa es psicológica o emocional, no ocurre lo mismo.

El cansancio, el alcohol, las emociones negativas (preocupaciones), el sueño, los dolores de cabeza y los resfriados o gripes son las causas que más afectan la conducción para el 78% de los conductores españoles. En el caso del estrés, la ansiedad y la depresión son razones planteadas únicamente por el 4,8% de los entrevistados.

Estos resultados ponen de manifiesto que los conductores son mucho más conscientes del efecto del alcohol, drogas y fármacos sobre la conducción, pero carecen de información sobre el



deterioro cognitivo, psicológico y motor de muchas alteraciones psicofísicas que, evidentemente, afectan de modo negativo la conducción.

Incompatibilidad entre la baja laboral y la conducción

La OMS estima que para el 2020, el estrés laboral se incrementará y será la tercera causa de morbilidad, tras las enfermedades coronarias y los accidentes de tráfico, y la primera causa de incapacidad laboral. En España, actualmente, es ya la segunda causa de baja laboral.

Por esa razón, resulta especialmente preocupante el dato que nos indica que un 22% de los conductores españoles manifiesta seguir conduciendo cuando se encuentra en una situación de baja laboral.

Y es preocupante porque si consideramos que muchos de los motivos laborales son razones suficientes, desde un punto de vista práctico (que no legal, tal y como está actualmente en la normativa) para dejar de conducir, con esta situación se está incrementando artificialmente el riesgo en el tráfico (para los usuarios que están de baja y para el resto).

En el otro extremo, sólo un porcentaje muy escaso de conductores (10,8%), piensa que hay una evidente incompatibilidad/afectación entre conducción y el estado de baja laboral.

Esta situación evidencia la necesidad de contar con una mayor corresponsabilidad entre los profesionales de la salud, la Administración y los propios conductores para asumir y aplicar la necesidad de una buena salud física y psicológica para conducir de forma saludable.

Sistema de reconocimiento médico-psicológico

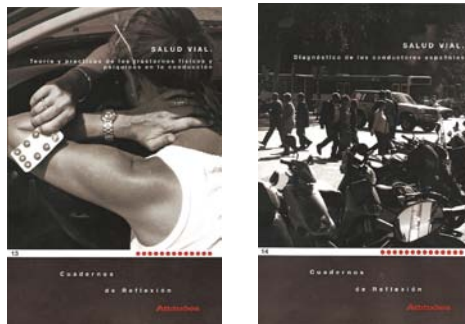
Respecto a las opiniones de la población conductora sobre el sistema existente de reconocimiento medico-psicológico para la obtención/renovación de la licencia de conducción, casi tres cuartas partes de nuestros conductores (72,1%) valoran poco exhaustivo y muy poco fiable el proceso de valoración de aptitudes psicofísicas que en nuestro país se sigue para la obtención-renovación del permiso de conducción.

Existe también un elevado porcentaje de conductores, concretamente el 84,4%, que se muestran a favor de la retirada temporal del carné de conducir si la revisión médica revela un diagnóstico que así lo aconseja; mientras que un porcentaje bajo de conductores (15,6%) se muestra en contra de esta postura.

Salud Vial ¿El conductor a terapia?

Estas son algunas de las conclusiones recogidas en el estudio **“Salud vial. Diagnóstico de los conductores españoles”²**, realizado por Attitudes, la iniciativa social de Audi en temas de educación vial, con motivo de la organización de la 7ª edición de las Jornadas de Reflexión de Attitudes que, bajo el título **Salud Vial ¿el conductor a terapia?**, se celebrará en Madrid el 29 de octubre.

Como información de base para la 7ª edición de las Jornadas de Reflexión Attitudes, se ha realizado también el estudio **“Salud vial. Teoría y practicas**



² El estudio se ha realizado entre una muestra de 1.200 personas mayores de 18 años, con permiso de conducir y con un margen de error del ± 2.9 %.



Iniciativa social de Audi

de los trastornos físicos y psíquicos en la conducción”, una investigación de carácter documental que analiza en profundidad la influencia de las enfermedades, especialmente las psíquicas, en la seguridad vial.

Ambas investigaciones han servido de punto de partida para la discusión entre destacados especialistas nacionales e internacionales, que han participado en varios *Focus Groups* convocados por Attitudes para debatir sobre diferentes aspectos relacionados con la salud y la conducción. Los resultados de las investigaciones y las conclusiones elaboradas en dichos *Focus Groups* se darán a conocer en el marco de la séptima Jornada de Reflexión, que contará como conferenciante con el escritor, profesor e investigador en Reducción de Estrés (MBSR), Andrés Martín; además de representantes de la DGT, Ministerio de Sanidad, Fiscalía de Seguridad Vial, Comisión de Seguridad Vial del Congreso de Diputados, sociedades médicas y Centros Médicos de Reconocimiento de Conductores.

Attitudes es una iniciativa social de Audi creada hace ahora nueve años, con el objeto de expresar su compromiso con la promoción de la educación vial y la protección del medio ambiente.