

# El riesgo y su percepción en la conducción

Podemos definir el riesgo como la **probabilidad de que suceda algo malo**, siendo la probabilidad el riesgo medido de una forma cuantitativa.

La seguridad es un valor, el riesgo es otro y la conducción transcurre en un compromiso entre ambos.

A través de los sentidos el conductor recibe la información que hay a su alrededor, siendo la **información visual** la que mayormente recibe todo conductor, en torno al **90 %** de esa información recibida es visual.

Tras percibir la información del entorno, el conductor realiza una **interpretación de la realidad**. Para eso, compara la información con otras situaciones vividas (experiencia), y también con el nivel de riesgo que percibe y que está dispuesto a asumir.

Se pueden distinguir tres tipos de riesgo:

- **Objetivo:** el nivel de riesgo que existe realmente en una situación de tráfico concreta.
- **Subjetivo:** el nivel de riesgo que la persona conductora cree que existe en esa situación y, por tanto, percibe.
- **Aceptado:** el que cada conductor considera que es asumible. Obviamente este es un nivel subjetivo, y dependerá de la personalidad, del estado psicofísico de la persona, de las condiciones del vehículo y de la vía.

## ¿POR QUÉ ASUMIMOS RIESGO CUANDO CONDUCIMOS?

.....

Son principalmente tres las teorías que analizan la aceptación del riesgo por parte del conductor.

**En primer lugar**, está la **teoría de compensación del riesgo**. Según esta teoría, si la persona conductora percibe un riesgo, **adaptará su comportamiento** para evitar ponerse en peligro, tomando decisiones racionales que devuelvan a esa persona a un estado de equilibrio similar a la homeostasis.



Según esta teoría, si se introducen en la circulación mejoras para la seguridad, las personas pueden utilizar esos avances para adaptar su comportamiento y acabar asumiendo mayores riesgos en la conducción. Así, la mejora solo es posible fomentando la **aceptación de niveles de riesgo menores**.

Si tenemos en cuenta esta teoría, los sistemas avanzados de asistencia a la conducción producirán que el conductor asuma más riesgo al ser el vehículo más seguro.

**En segundo lugar**, está la **teoría del riesgo cero**. Esta teoría defiende que las personas no están dispuestas a asumir ningún riesgo al conducir, y que con un aprendizaje adecuado neutralizan los posibles peligros de la circulación. Por tanto, la siniestralidad vial se origina por **problemas de percepción**, más que por problemas en cuanto al nivel de riesgo aceptado.

El nivel de riesgo aceptado viene dado por factores de dos tipos:

- a) **Excitatorios**, conductas que empujan a la persona a asumir más riesgos, por ejemplo, viajar con prisa o tener una personalidad con tendencia al riesgo.
- b) **Inhibitorios**, como las sanciones, que tienen poca incidencia sobre el nivel de riesgo aceptado.

Según esta visión, las personas conductoras asumen riesgos superiores al riesgo objetivo debido a que no valoran adecuadamente la **relación coste-beneficio de asumir riesgos ni tienen en cuenta la elevada variabilidad del tráfico**.

Por tanto, según esta teoría, sería necesario reducir la velocidad de la circulación y mejorar la formación de los conductores para que prevean las situaciones de peligro.



**En tercer lugar**, está la **teoría de evitación de la amenaza**. Esta teoría defiende que es necesario asociar estímulos relevantes de amenaza, o **estímulos aversivos**, con **respuestas que eviten** el riesgo. Por ejemplo, asociar una señal de curva peligrosa con la idea “voy a moderar la velocidad”. Así, la persona anticipa su respuesta para evitar un estímulo desagradable (sufrir un siniestro vial) y lograr una situación neutra (seguir adelante).

Esto será posible si la persona percibe el riesgo de un modo adecuado, gracias a su **aprendizaje** y a su **experiencia**.

Las respuestas de la persona conductora pueden ser:

- **Anticipatorias**: cuando el estímulo aversivo aún no ha aparecido, pero la persona lo prevé, el riesgo es menor.
- **Retardadas**: cuando el estímulo aversivo ha aparecido y la persona reacciona ante él, el riesgo es mayor.

Tengamos en cuenta una teoría sobre el riesgo u otra, lo que está claro es que para reducir el riesgo de los conductores es necesario:

- Mejorar la formación y concienciación de los conductores.
- Evitar factores de riesgo como el alcohol u otras drogas, el estrés, la fatiga, el exceso de velocidad o la velocidad inadecuada.
- Mejorar las vías por las que se circula.

- Realizar un mantenimiento adecuado de los sistemas de seguridad del vehículo, junto con el incremento de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción.
- Vigilancia y sanción para los conductores que infrinjan las normas y se pongan en riesgo a ellos mismos y a los demás.



**Fernando Solas**  
Experto en Seguridad Vial - PONS Seguridad Vial

### » MISCELÁNEA DE CURIOSIDADES



Cada año como consecuencia de los siniestros viales 1,3 millones de personas pierden la vida y en torno a 50 millones de personas sufre traumatismos.



En la web de la Dirección General de Tráfico puede encontrar vídeos interactivos para practicar la percepción del riesgo.



Los conductores jóvenes aceptan riesgos innecesarios, debido en muchos casos a una necesidad de autoafirmación y menor percepción del riesgo.



La amaxofobia es un tipo de fobia que afecta al 33% de la población conductora, especialmente a las mujeres. A pesar de ser tan común y de sufrir sus síntomas, es desconocida para una parte importante de esta población, lo que dificulta su tratamiento, que lo hay.