

# Los fármacos provocan ya una de cada diez muertes en las carreteras vascas



OCTAVIO IGEA  
oigea@elcorreo.com

La Dirección de Tráfico del Gobierno autonómico reconoce que «no se ha prestado la atención que merece» a uno de los «mayores» factores de riesgo al volante

**BILBAO.** La directora de Tráfico del Gobierno vasco, Garbiñe Sáez, reconoció ayer que a la lucha de su equipo contra la siniestralidad vial le ha aparecido un nuevo obstáculo. O mejor dicho, un factor de riesgo que siempre ha estado ahí, pero al que «no se ha prestado la atención que merece» hasta que su impacto se ha disparado. El consumo de fármacos provocó en 2015 una de cada diez muertes registradas en las carreteras de Euskadi, una cifra que duplica la media de los años anteriores y que ha activado todas las alertas entre los expertos. Toca empezar a prevenir. «La información que tienen los pacientes sobre los efectos secundarios de sus tratamientos es escasa, pero tampoco le dan ninguna importancia», alertan desde Osakidetza.

El dato había pasado inadvertido hasta que Tráfico ha desglosado su balance del pasado año, en el que 53 personas se dejaron la vida en el asfalto. Puestos a sacar conclusiones, resulta que tras las habituales causas de siniestralidad –los despis-

## LAS CLAVES

La estadística

**Es la causa que más se repite en los accidentes tras los despistes, la alta velocidad y el alcohol**

El consumo

**Osakidetza calcula que el 20% de los conductores siguen algún tratamiento médico**

Los expertos

**«La información sobre los efectos secundarios es escasa y la gente tampoco hace mucho caso»**

tes y el exceso de velocidad son determinantes en el 54% de los accidentes con víctimas y el consumo de alcohol y drogas, en el 40% –aparece ahora en las estadísticas la ingesta de medicamentos.

La preocupación es mayor si cabe porque mientras en 2015 se contabilizó únicamente el impacto mortal del consumo de medicamentos en dosis terapéuticas –la establecida por los doctores–, durante los años anteriores el cómputo realizado por Osakidetza incluía también las sobredosis. Y aún así, el efecto ha avanzado de un 5% a un 10%. «El error es pensar que a la hora de conducir solo afectan los psicofármacos. Cualquiera puede tener efectos secundarios, hasta el ‘ventolín’, el ‘omeoprazol’...», explica Juan Pablo Arruebarrena, adjunto a la dirección de las Emergencias del Servicio Vasco de Salud. Lleva 20 años trabajando en las ambulancias que atienden los siniestros. «Llegas, ves el desastre y nunca piensas en que la causa pueda ser un medicamento».

### «Es como un borracherón»

¿Y cómo se explica este panorama que ha pillado a contrapié a los expertos? Por mucho que quiera abarcar, la dirección de Tráfico lleva décadas volcando sus recursos en las campañas de concienciación dirigidas a evitar el consumo de alcohol y drogas y a recalcar la importancia de llevar abrochado el cinturón de seguridad. El reto más reciente es poner coto al uso del móvil y del GPS mientras se circula, pero nadie había colocado los fármacos entre los grandes factores a combatir.

Quizá debía haberse tenido en cuenta antes porque el consumo de medicamentos se ha elevado considerablemente durante los últimos años, especialmente desde que estallara la crisis allá por 2008. Los datos que maneja Osakidetza revelan que hasta una cuarta parte de la población vasca se automedica y que el 20% de los conductores que salen diariamente a las carreteras sigue un tratamiento. Somnolencia, reducción de los reflejos, alteración visual o auditiva, espasmos... los fármacos no afectan a todo el mundo por igual. Con la misma dosis habrá quien no esté en condiciones de ponerse al volante y quien pueda conducir cientos de kilómetros sin problema, «pero el 75% de los consumidores desconocen los efectos secundarios de lo que toman», advierte Juan Pablo Arruebarrena. «El factor humano que afecta a los accidentes solo puede atacarse con educación», añade Garbiñe Sáez.

Desde 1992 la Unión Europea (UE) tiene divididos los medicamentos en tres niveles, en función

## Los efectos de la medicación sobre la seguridad vial



\* En algunos se desaconseja la conducción durante el tratamiento

\*\* En algunos se desaconseja al comienzo del tratamiento o tras cambio de dosis

### Si está en tratamiento por...

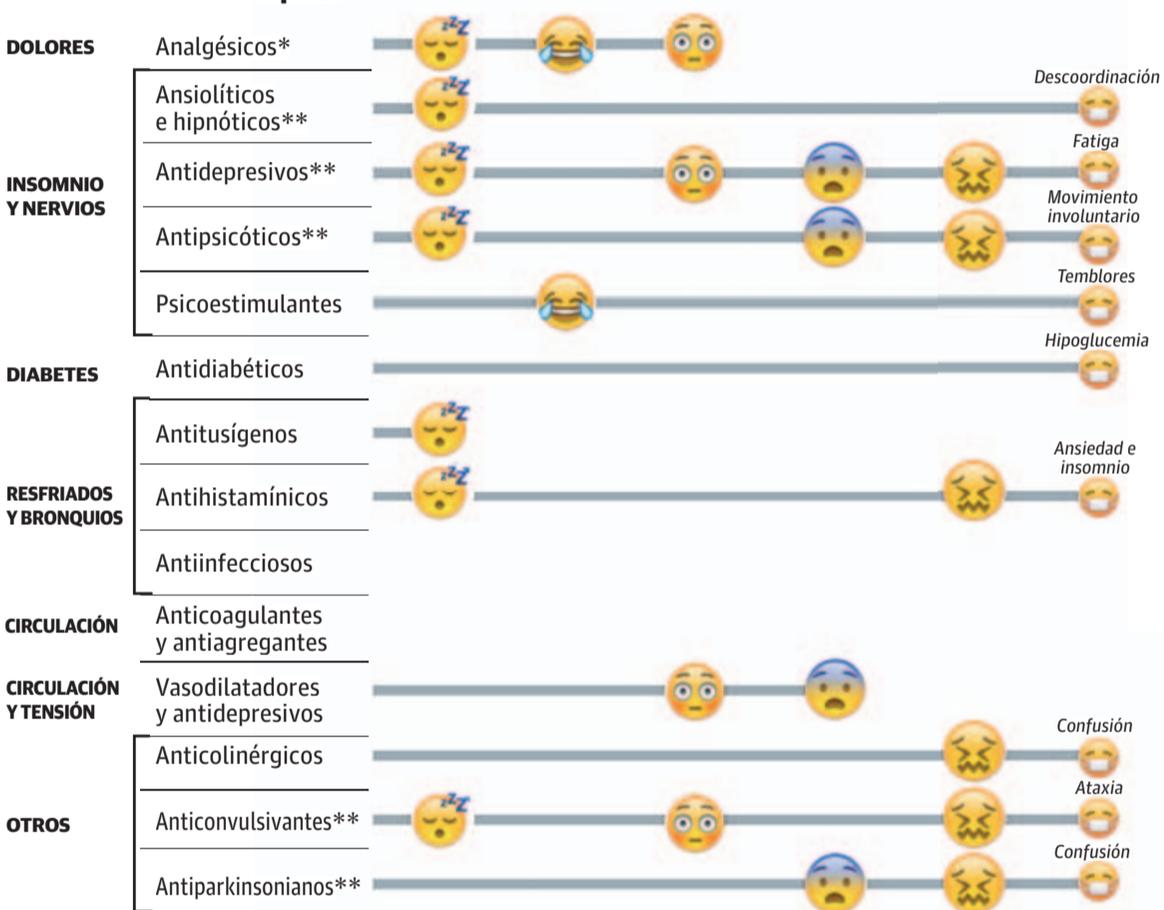


GRÁFICO J.M. BENÍTEZ

de su impacto en la conducción. Están los «presumiblemente seguros», los que producen «efectos adversos leves o moderados», y los repercuten de forma «grave o son potencialmente peligrosos». Mortales de necesidad, especialmente en dosis altas y si uno se pone al volante a las pocas horas de haberlos consumido. «Es como un borracherón», comparan en Osakidetza.

La UE es más precisa: dice que su impacto es el de una alcoholemia de 0,5 gramos por litro de sangre cuando el máximo permitido en los controles de carretera en España es de 0,3. La lista de fármacos más peligrosos incluye las benzodiazepinas, los antihistamínicos, los antiépilépticos, los neurolepticos y los analgésicos opiáceos. Antes de acelerar bajo sus efectos piense que una colisión a 120 kilómetros por hora provoca los mismos daños que una caída al vacío desde 57 metros de altura.

## «Habrá más cabinas, pero no más radares»

Garbiñe Sáez, directora de Tráfico del Ejecutivo autonómico, aseguró ayer que la reactivación de once cabinas para radares en la red viaria vasca pretende «exclusivamente concienciar y prevenir» a los conductores. «No puede haber más multas porque no hemos comprado más radares ni pretendemos hacerlo», señaló durante unas jornadas sobre siniestralidad vial que el Gobierno vasco celebró en Bilbao. Lo hizo después de que EL CORREO publicara el plan de su equipo para ‘resucitar’ algunas casetas de medición de velocidad que llevaban

inutilizadas cinco años. Por ejemplo, las situadas dentro de los túneles de Malmasin en la A-8. Sáez recaló que la recuperación de las ‘cajas’ significa «utilizar unos recursos que teníamos infrautilizados» cuando «todo cuenta» para reducir los accidentes. «Está comprobado que en torno a una cabina de radar señalizada los choques prácticamente desaparecen», añadió la directora.

Con estas incorporaciones, Euskadi suma ya 75 puestos para radares fijos: 32 en Bizkaia, 28 en Gipuzkoa y 15 en Álava. Son prácticamente el doble de los que había hace sólo seis años, aunque la Ertzaintza solo maneja 23 cinemómetros que va moviendo de ubicación de forma aleatoria y sin previo aviso a los conductores.