

■ Nota de premsa ■
16/05/2014

Salut i seguretat viària, recerca i tecnologia i planificació estratègica de la seguretat viària centren la segona jornada del VI Congrés Internacional sobre Polítiques Europees de Trànsit

Salut i seguretat viària

La primera taula de la segona jornada s'ha centrat en **la salut i la seguretat viària**. Segons l'Organització Mundial de la Salut, cada any moren al món aproximadament 1,3 milions de persones com a conseqüència de sinistres viaris, i a Europa, unes 28.000 persones. Aquestes dades fan palès el greu problema de salut pública que comporten els accidents amb víctimes mortals per a totes les societats.

Bartolomé Vargas, fiscal coordinador de seguretat viària del Tribunal Suprem, moderador d'aquest debat, ha apuntat que “la sinistralitat viària és una pandèmia que afecta la salut, el benestar, l'estat psicològic i té grans afectacions”. A més, també ha assenyalat que “el marc jurídic encara dóna molt marge per trobar eines que permetin controlar les facultats dels conductors, tot respectant la privacitat de les dades i sense que això impliqui necessàriament la retirada del permís de conduir”.

El **Dr. Miquel Casas**, del Servei de Psiquiatria Hospital Universitari Vall d'Hebron. Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), ha parlat sobre la *Incidència dels trastorns psicopatològics en les infraccions* i ha explicat que “a molts dels infractors de trànsit no se'ls han diagnosticat trastorns d'atenció, conducta, son, fatiga crònica i addiccions a l'alcohol i drogues, factors que s'observen comuns en aquests casos. Per aquest motiu, no existeixen dissenys

de protocol de detecció de psicopatologies que permetrien prevenir la sinistralitat a la via pública”.

Ilyas Daoud, responsable de projectes (ETSC), Bèlgica, ha centrat la seva ponència en *La implantació de l'Alcolock com a mesura de dissuasió*. En aquest sentit, ha alertat que “a la Unió Europea, un 2% dels usuaris que es desplacen per la via pública tenen un nivell d'alcohol il·legal”. A més, ha afegit que “la causa de l'11% dels morts per accident de trànsit del total de 28.000 finats a la UE és l'alcohol també segons els estats membres”. Davant d'això, Daoud, alerta de la necessitat de tenir una tolerància 0 en relació amb l'alcohol i la conducció, d'intensificar les lleis per les quals s'estableixi un número mínim de controls per detectar-ne el consum, i la implantació d'un programa de conducció controlada mitjançant l'alcolock”.

Efa Rimoldi, membre del Consell Executiu de MOVING International, Alemanya, ha reflexionat sobre les *Revisions mèdiques per a la conducció*. En la seva exposició, ha subratllat que “cal utilitzar la ciència a favor nostre, conèixer-nos i així poder-nos moure amb responsabilitat i ètica per l'escenari viari”. A més, ha observat que “davant l'increment de l'ús dels psicofàrmacs, és molt important que ens preguntem i estiguem informats dels efectes que tindran en nosaltres i en la conducció”.

El **Dr. Josep Serra**, del Centre d'Alta Resolució de Vila-seca, Catalunya, ha explicat una *Proposta d'un sistema integrat de gestió d'incapacitat viària (SIGIV) per a la reducció de la sinistralitat lligada a factors psicofísics*. En relació amb aquesta proposta ha resumit que “es tractaria de disposar d'una mena de terminal que, disposant de dades en temps real, permetria descriure que un conductor en concret afectat d'algun problema de salut com ara un ictus acaba de tenir un accident de trànsit”. En paraules de Serra, “es disposaria així d'una informació mèdica rellevant en línia que permetria aclarir les causes dels accidents de trànsit i també prevenir-los”.

Per últim, **Antonio Gómez Peligros**, doctor en medicina, membre del Grup de Treball d'Activitats Preventives de SEMERGEN, ha exposat la ponència *Fàrmacs i conducció. Divuit malalties que poden afectar la conducció*. Gómez ha alertat que “en la majoria de casos, el pacient està desinformat sobre els efectes dels fàrmacs, que poden ser sedants, estimulants, o bé provocar somnolència, visió borrosa, espasmes o nerviosisme entre d'altres”. Per això ha insistit que “els metges de capçalera han de poder recollir els hàbits de conducció en la història clínica, especificar si com a metges desaconsellen la conducció, valorar com pot afectar la medicació en la conducció, prescriure medicaments segurs i fàrmacs que alterin el mínim possible els conductors, i, sobretot, informar als pacients dels possibles efectes adversos”, entre d'altres coses.

La recerca i la tecnologia aplicada a la seguretat viària

La recerca i tecnologia aplicada a la seguretat viària, en elements com les infraestructures viàries o els sistemes de seguretat activa i passiva dels vehicles, ha centrat el debat de la segona taula d'avui. En aquest sentit s'ha constatat que esdevenen un gran repte de present i de futur per disminuir els accidents, evitar lesions de gravetat i també millorar la gestió del trànsit.

Pere Macias, president de la Comissió de Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible del Congrés dels Diputats, ha introduït la taula sobre recerca i tecnologia aplicada a la seguretat viària precisant que “en els accidents, mai hi ha un factor únic responsable sinó una interrelació de factors com la carretera, el conductor i el vehicle, entre d'altres”.

Antonio Perlot, director d'afers públics de l'Associació de la Indústria de la Motocicleta Europea, ACEM, ha fet la ponència *Desenvolupament de les tecnologies ITS, reptes actuals i perspectives de futur*. Durant la seva

intervenció, ha destacat que “Els ITS –Sistemes Intel·ligents de Transport- han de ser una part integral de la mobilitat del futur” i, precisament per això, ha explicat que els membres de l'ACEM estan involucrats de forma activa en projectes d'investigació per potenciar una millora de la seguretat”.

Adrià Ferrer, enginyer de projectes, Seguretat Passiva, d'IDIADA, Catalunya, ha centrat la seva ponència en l'*Evolució dels sistemes de seguretat per a usuaris de motocicletes*. Durant la seva intervenció, ha fet un repàs dels diferents tipus de sistemes i ha destacat que, “a l'estat espanyol, som força pioners en sistemes de protecció de motoristes en la infraestructura. En relació amb això, i a diferència de la resta de països europeus, tenim una normativa que els regula”.

Jacqueline Lacroix, cap d'unitat del Consell de Seguretat Viària d'Alemanya (DVR), ha parlat sobre *El desenvolupament dels ITS a Alemanya – promoció de les noves tecnologies per augmentar la seguretat dels usuaris*. Lacroix s'ha centrat sobretot “en els sistemes avançats d'assistència al conductor, els anomenats ADAS, que tenen molt potencial a l'hora d'aconseguir més seguretat viària”.

Miquel Nadal, director de l'Àrea de Fundació i Relacions Internacionals del RACC, ha fet la ponència *El desenvolupament dels ITS a Espanya*. Nadal ha subratllat “la importància que tenen les noves tecnologies a l'hora de reduir els accidents i les víctimes. En concret, un 1% anual”. A més, ha advertit que “hi ha una acceleració dràstica de l'envelliment del parc mòbil que repercuteix dramàticament en l'accidentalitat i, davant d'això, cal renovar el parc de vehicles”.

Pedro Mondelo, director del CERpIE, Centre Específic de Recerca per a la Millora i Innovació de les Empreses de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) ha centrat la seva ponència en *La tecnologia aplicada a la seguretat viària integral*. Mondelo ha destacat que “la indústria automobilística ha fet coses molt interessants a l’hora de corregir les limitacions dels humans a l’hora de desplaçar-se i aquests elements s’han de considerar en el disseny integral dels vehicles”.

Per últim, **Francisco Cermerón**, cap de l’Àrea Central d’Investigació d’Accidents del Cos de Policia Mossos d’Esquadra, ha detallat el *Projecte ATENEA. Gestió Integral dels accidents*. Així ha explicat que els Mossos gestionen informació de 22.000 accidents a l’any i que amb aquest sistema es vol que tota la informació s’integri i s’estructuri de manera que s’optimitzi pels potencials destinataris (asseguradores, Servei Català de Trànsit, etc). Cermerón ha explicat que “la primera part del projecte, que es basarà en un sistema d’*open source*, ja està desenvolupada i entrarà en funcionament la primera quinzena de juny”.

La planificació estratègica de la seguretat viària

La darrera taula del Congrés ha abordat **la planificació estratègica de la seguretat viària**. La Unió Europea s’ha fixat per a l’any 2050 l’objectiu estratègic d’assolir la visió zero de la seguretat viària, la qual planteja arribar a l’accidentalitat zero en víctimes mortals i en víctimes greus amb seqüeles de per vida. Una de les mesures recomanades per la UE per assolir aquest objectiu de llarg termini és l’elaboració de plans estratègics de seguretat viària. Precisament, l’SCT ha impulsat enguany el primer Pla Estratègic de Seguretat Viària, en concret per al període 2014-2020.

Antonio Avenoso, director executiu d'ETSC, Bèlgica, ha moderat aquesta taula i ha assenyalat que “la seguretat viària ha de ser una responsabilitat compartida de polítics i administracions, responsables d'infraestructures, sector implicat i societat civil”.

Michael Rowland, director de Recerca de la Seguretat Viària, Autoritat de Seguretat Viària d'Irlanda (RSA) ha centrat la seva intervenció en la *Planificació estratègica de la seguretat viària a Irlanda* i ha explicat que “des de la RSA ens hem marcat l'objectiu de cara el 2020 de reduir les morts per accident de trànsit a 124 o bé a 25 víctimes per milió d'habitants”. Així mateix, Rowland també ha explicat que des del seu organisme “es vol acabar amb la complaença ciutadana de creure que ja ho hem aconseguit tot a l'hora de reduir la mortalitat i la lesivitat a la carretera”.

Jesper Solund, director de documentació del Consell de Seguretat Viària de Dinamarca ha fet l'exposició *Planificació estratègica de la seguretat viària*. Solund ha començat explicant que el 2013 va ser un any especialment bo a Dinamarca, “no només perquè era el 25è aniversari del primer pla d'acció nacional en matèria de seguretat viària, sinó també perquè van assolir-se màxims històrics en la reducció de les víctimes mortals i dels ferits. En aquest sentit, ha precisat que, del 2008 al 2013, es van poder reduir les víctimes mortals més d'un 30%”.

María Seguí, directora general de Trànsit del Ministeri d'Interior ha parlat sobre la *La planificació estratègica a la Direcció General de Trànsit*. D'entrada, ha explicat que, “segons un informe de l'OMS del 2013, l'estat espanyol se situa entre els 20 millors països d'entre els 180 avaluats en matèria de seguretat viària. Amb tot, cal continuar treballant des del Pla Estratègic 2011-2020”, sobretot tenint en compte un context en el qual la societat és cada cop més envellida i la mitjana dels vehicles és de 12,3 anys, fet que pot triplicar la possibilitat d'accident. Seguí ha destacat, entre d'altres focus d'atenció pels pròxims anys, la millora del marc legislatiu, l'educació, la formació i el reciclatge

de coneixements, assegurar unes determinades aptituds psicofísiques dels conductors, treballar els factors de risc com la velocitat, l'alcohol i les distraccions, el control i la promoció dels sistemes de seguretat passiva, afrontar el problema de les carreteres convencionals, que tripliquen la possibilitat de patir un accident en comparació amb les autopistes i autovies, el manteniment i la renovació del parc mòbil, i també promoure la racionalització tant del nombre de vehicles motoritzats com dels desplaçaments que fem”.

Primers premis a la Seguretat Viària

En el marc del Congrés s'han lliurat els Primers premis a la Seguretat Viària, els quals s'han concedit a entitats i instituts de la societat civil vinculats al món del trànsit i la seguretat viària; periodistes especialitzats en l'àmbit de la seguretat viària i la mobilitat; a fiscals de seguretat viària de Catalunya i als exdirectors de l'Institut de Seguretat Viària i exdirectors de l'SCT.