

■ Nota de premsa ■
16/05/2014

El conseller d'Interior demana una política europea comuna i unitària en matèria de trànsit

El conseller d'Interior, **Ramon Espadaler**, ha clausurat aquest migdia el VI Congrés Internacional sobre Polítiques Europees de Trànsit, que avui s'ha centrat en la salut i la seguretat viària, la recerca i tecnologia, i la planificació estratègica de la seguretat viària.

Ramon Espadaler ha destacat la importància d'haver recuperat aquest congrés en favor de l'intercanvi d'experiències internacionals, que seran útils per l'objectiu de la reducció de la sinistralitat viària. El conseller ha demanat que **“hem d'avançar en una major integració amb Europa en una política homogènia, com ara la unificació de taxes d'alcoholèmia, un sistema comú de limitacions de velocitat o que s'activi l'intercanvi d'informació sobre les sancions de trànsit”**.

El conseller d'Interior també ha volgut posar en valor les bones xifres en accidentalitat de trànsit: **“Un sol mort són massa morts, però quan ens alineem plegats els resultats són tendencialment positius”**. Les xifres així ho demostren. Espadaler ha explicat que a l'any 2003 hi va haver 114 morts a Catalunya per milió d'habitants, ocupant l'onzè lloc en el rànquing europeu; al 2010 hi va haver 50 morts i ens va situar al vuitè lloc empatats amb Finlàndia; i al 2013 hi hagut 36 morts a les carreteres catalanes i ens hem situat al cinquè lloc, per darrera de Suècia, Regne Unit, Dinamarca i Països Baixos.

Per poder continuar per aquest camí, el titular d'Interior ha dit que s'han unir esforços: **“Volem aprendre de les experiències d'altres països i mostrar les que ens han funcionat a nosaltres”**. **“L'esforç per reduir la sinistralitat ha de ser compartit”**, ha afegit.

Per la seva banda, el director del Servei Català de Trànsit, **Joan Josep Isern**, ha centrat la seva ponència en el *Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya, 2014-2020. Compromís amb Europa*.

Isern ha afirmat que **“el Pla Estratègic de Seguretat Viària 2014-2020, impulsat des de l'SCT, vol ser un referent al servei d'Europa a l'hora de treballar en matèria de seguretat viària”**. A més, també ha concretat que, volent assolir la reducció del 50% de les víctimes mortals respecte del 2010, **“el pla es fonamenta en 4 eixos bàsics: la implicació de les entitats públiques i privades; l'impuls d'un espai continu de seguretat viària que tingui en compte les zones urbanes i les interurbanes en relació amb els ajuntaments; la recerca, el desenvolupament i la innovació en benefici de la seguretat viària amb la col·laboració de les universitats; i la facilitació de l'educació i la formació de la mobilitat segura al llarg de tot el cicle vital dels usuaris”**. En relació amb aquests eixos ha destacat com a mesures adients la creació de grups de treball per afrontar problemàtiques específiques (mobilitat laboral i motocicletes); els Plans locals de Seguretat Viària i la creació d'un observatori de seguretat viària; la creació de càtedres per trobar solucions a problemes en la seguretat viària; i els programes de conscienciació adreçats a joves, com “Canvi de marxa” i “Game Over”, així com el training de motoristes a partir de 16 anys amb permís A1, entre d'altres.

Conclusions del VI Congrés

El president de la Comissió d'Estudi de la Seguretat Viària del Parlament de Catalunya, **Oriol Amorós**, ha fet les conclusions del Congrés i ha destacat que durant el simposi “s'han posat de manifest moltes línies de treball que han

d'anar confluint també a nivell del continent". En aquest sentit ha destacat que la taula dedicada a la **seguretat viària en l'entorn laboral** va servir "per destacar la necessitat que el trànsit no és un element aliè a les condicions laborals i que cal apostar per un canvi modal a favor dels desplaçaments segurs, col·lectius i sostenibles".

De la taula dedicada a l'**educació i formació**, Amorós ha exposat que "la conclusió principal que s'extreu és que Catalunya i Europa han d'apostar decididament per incloure en tots els processos formatius obligatoris l'educació per una mobilitat segura, però no com a assignatura".

Quan a l'última taula d'ahir, dedicada als **col·lectius vulnerables**, el president de de la Comissió d'Estudi de Seguretat Viària del Parlament ha assenyalat que "va prendre com a referència una multiplicitat de propostes internacionals a favor de la pacificació i de la protecció dels col·lectius vulnerables, un altre dels reptes que a Catalunya i a Barcelona té en les motos un dels seus principals reptes de reducció de la sinistralitat".

De la taula sobre **salut i seguretat viària**, Amorós ha indicat que "se n'extreu que les drogues i l'alcohol en la conducció encara són una xacra a nivell europeu, però s'ha detectat a partir de les necròpsies de víctimes d'accident viaris una presència cada cop més elevada de psicofàrmacs. Això no vol dir, en absolut, que la ingestió d'aquests medicaments siguin la causa de l'accident, en absolut, però sí que és un símptoma de cap a on hem de treballar. El gran canvi és l'assumpció de les autoritats sanitàries i dels metges en concret (i perquè no, dels laboratoris), perquè informin als ciutadans dels riscos que poden tenir l'ús d'aquestes substàncies".

Quant a la taula centrada en l'aportació de **la tecnologia a la seguretat viària**, segons Amorós "s'ha posat de manifest la necessitat de l'aplicació creixent d'aquestes tecnologies" i per últim ha assenyalat, en relació a la taula sobre **la planificació estratègica de la seguretat viària**, que s'han pogut conèixer els plans estratègics de Dinamarca, d'Irlanda, d'Espanya i de Catalunya, que de

manera global, “ens permeten assegurar una visió de la seguretat viària a mig i a llarg termini que tots coincidim que ha de tenir una acció múltiple sobre tots els protagonistes de la mobilitat a la xarxa viària. No podem deixar ni un sol element ni una sola perspectiva a l’atzar, perquè el repte de la tendència zero és molt agosarat, té una dimensió ja absolutament europea i només ens en sortirem si posem en comú totes les polítiques de cada país i actuem conjuntament”.

Finalment, Amorós ha subratllat que “si hi ha hagut una política de consens a Catalunya, ha estat la política de seguretat viària”.

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'affers 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.