**El consejero de Interior pide una política europea común y unitaria en materia de tráfico**

El consejero de **Interior, Ramon Espadaler,** ha clausurado este mediodía el VI Congreso Internacional sobre Políticas Europeas de Tráfico, que hoy se ha centrado en la salud y la seguridad vial, la investigación y tecnología, y la planificación estratégica de la seguridad vial .

Ramon Espadaler ha destacado la importancia de haber recuperado este congreso en favor del intercambio de experiencias internacionales, que serán útiles para el objetivo de la reducción de la siniestralidad vial. El consejero ha pedido que **"tenemos que avanzar en una mayor integración con Europa en una política homogénea, como la unificación de tasas de alcoholemia, un sistema común de limitaciones de velocidad o que se active el intercambio de información sobre las sanciones de tráfico".**

El consejero de Interior también ha querido poner en valor las buenas cifras en accidentalidad de tráfico: **"Un solo muerto son demasiados muertos, pero cuando nos alineamos juntos los resultados son tendencialmente positivos".** Las cifras así lo demuestran. Espadaler ha explicado que en el año 2003 hubo 114 muertos en Cataluña por millón de habitantes, ocupando el undécimo lugar en el ranking europeo; en 2010 hubo 50 muertos y nos situó en el octavo lugar empatados con Finlandia; y en 2013 ha habido 36 muertos en las carreteras catalanas y nos hemos situado en el quinto lugar, por detrás de Suecia, Reino Unido, Dinamarca y Holanda.

Para poder continuar por este camino, el titular de Interior ha dicho que se han unir esfuerzos: **"Queremos aprender de las experiencias de otros países y mostrar las que nos han funcionado a nosotros".** **"El esfuerzo por reducir la siniestralidad debe ser compartido",** añadió.

Por su parte, el director del Servicio Catalán de Tráfico, **Joan Josep Isern,** ha centrado su ponencia en el *Plan estratégico de seguridad vial de Cataluña, 2014-2020.* *Compromiso con Europa.*

Isern ha afirmado que ***"el* Plan Estratégico de Seguridad Vial 2014-2020, impulsado desde el SCT, quiere ser un referente al servicio de Europa a la hora de trabajar en materia de seguridad vial".** Además, también ha concretado que, queriendo alcanzar una reducción del 50% de las víctimas mortales respecto a 2010, **"el plan se fundamenta en 4 ejes básicos: la implicación de las entidades públicas y privadas;**  **el impulso de un espacio continuo de seguridad vial que tenga en cuenta las zonas urbanas y las interurbanas en relación con los ayuntamientos;** **la investigación, el desarrollo y la innovación en beneficio de la seguridad vial con la colaboración de las universidades;** **y la facilitación de la educación y la formación de la movilidad segura a lo largo de todo el ciclo vital de los usuarios**". En relación con estos ejes ha destacado como medidas adecuadas la creación de grupos de trabajo para afrontar problemáticas específicas (movilidad laboral y motocicletas); los Planes locales de Seguridad Vial y la creación de un observatorio de seguridad vial; la creación de cátedras para encontrar soluciones a problemas en la seguridad vial; y los programas de concienciación dirigidos a jóvenes, como "Cambio de marcha" y "Game Over", así como la formación de motoristas a partir de 16 años con permiso A1, entre otros.

**Conclusiones del VI Congreso**

El presidente de la Comisión de Estudio de la Seguridad Vial del Parlamento de Cataluña, **Oriol Amorós,** ha hecho las conclusiones del Congreso y ha destacado que durante el simposio "han puesto de manifiesto muchas líneas de trabajo que deben ir confluyendo también a nivel del continente". En este sentido ha destacado que la mesa dedicada a la **seguridad vial en el entorno laboral** sirvió "para destacar la necesidad de que el tráfico no es un elemento ajeno a las condiciones laborales y que hay que apostar por un cambio modal a favor de desplazamientos seguros, colectivos y sostenibles".

De la mesa dedicada a **la educación y formación,** Amorós ha expuesto que "la conclusión principal que se extrae es que Cataluña y Europa deben apostar decididamente por incluir en todos los procesos formativos obligatorios la educación para una movilidad segura, pero no como asignatura".

Por lo que hace a la última mesa de ayer, dedicada a los **colectivos vulnerables,** el presidente de la Comisión de Estudio de Seguridad Vial del Parlamento señaló que "tomó como referencia una multiplicidad de propuestas internacionales a favor de la pacificación y de la protección de los colectivos vulnerables, otro de los retos que en Cataluña y Barcelona tiene en las motos uno de sus principales retos de reducción de la siniestralidad ".

De la mesa sobre **salud y seguridad vial,** Amorós ha indicado que "se extrae que las drogas y el alcohol en la conducción aún son una lacra a nivel europeo, pero se ha detectado a partir de las necropsias de víctimas de accidentes viales una presencia cada vez mayor de psicofármacos. Esto no quiere decir, en absoluto, que la ingestión de estos medicamentos sea la causa del accidente, en absoluto, pero sí es un síntoma de hacia dónde tenemos que trabajar. El gran cambio es la asunción de las autoridades sanitarias y los médicos en concreto (y porque no, de los laboratorios), para que informen a los ciudadanos de los riesgos que puede tener el uso de estas sustancias ".

En cuanto a la mesa centrada en la aportación de **la tecnología a la seguridad vial,** según Amorós "se ha puesto de manifiesto la necesidad de la aplicación creciente de estas tecnologías" y por último ha señalado, en relación a la mesa sobre **la planificación estratégica de la seguridad vial,** que se han podido conocer los planes estratégicos de Dinamarca, de Irlanda, de España y de Cataluña, que forma global, "nos permiten asegurar una visión de la seguridad vial a medio y largo plazo que todos coincidimos que debe tener una acción múltiple sobre todos los protagonistas de la movilidad en la red vial. No podemos dejar ni un solo elemento ni una sola perspectiva al azar, porque el reto de la tendencia cero es muy ambicioso, tiene una dimensión ya absolutamente europea y sólo saldremos si ponemos en común todas las políticas de cada país y actuamos conjuntamente".

Finalmente, Amorós ha subrayado que "si ha habido una política de consenso en Cataluña, ha sido la política de seguridad vial".

**Salud y seguridad vial, investigación y tecnología y planificación estratégica de la seguridad vial centran la segunda jornada del VI Congreso Internacional sobre Políticas Europeas de Tráfico**

**Salud y seguridad vial**

La primera mesa de la segunda jornada se ha centrado en **la salud y la seguridad vial**. Según la Organización Mundial de la Salud, cada año mueren en el mundo aproximadamente 1,3 millones de personas como consecuencia de siniestros viales, y en Europa, unas 28.000 personas. Estos datos ponen de manifiesto el grave problema de salud pública que conllevan los accidentes con víctimas mortales para todas las sociedades.

**Bartolomé Vargas,** fiscal coordinador de seguridad vial del Tribunal Supremo, moderador de este debate, ha apuntado que "la siniestralidad vial es una pandemia que afecta a la salud, el bienestar, el estado psicológico y tiene grandes afectaciones". Además, también ha señalado que "el marco jurídico aún da mucho margen para encontrar herramientas que permitan controlar las facultades de los conductores, respetando la privacidad de los datos y sin que ello implique necesariamente la retirada del permiso de conducir".

El **Dr. Miquel Casas,** del Servicio de Psiquiatría Hospital Universitario Vall d'Hebron, Universidad Autónoma de Barcelona (UAB), ha hablado sobre la *Incidencia de los trastornos psicopatológicos en las infracciones* y ha explicado que "a muchos de los infractores de tráfico no se les han diagnosticado trastornos de atención, conducta, sueño, fatiga crónica y adicciones a el alcohol y drogas, factores que se observan comunes en estos casos. Por este motivo, no existen diseños de protocolo de detección de psicopatologías que permitirían prevenir la siniestralidad en la vía pública".

**Ilyas Daoud,** responsable de proyectos (ETSC), Bélgica, ha centrado su ponencia en *La implantación de la Alcolock como medida de disuasión.* En este sentido, ha alertado de que "en la Unión Europea, un 2% de los usuarios que se desplazan por la vía pública tienen un nivel de alcohol ilegal". Además, ha añadido que "la causa del 11% de los muertos por accidente de tráfico del total de 28.000 fallecidos en la UE es el alcohol también según los estados miembros". Ante esto, Daoud, alerta de la necesidad de tener una tolerancia 0 en relación con el alcohol y la conducción, de intensificar las leyes por las que se establezca un número mínimo de controles para detectar el consumo, y la implantación de un programa de conducción controlada mediante el alcolock".

**Efe Rimoldi,** miembro del Consejo Ejecutivo de MOVING International, Alemania, ha reflexionado sobre las *Revisiones médicas para la conducción.* En su exposición, subrayó que "hay que utilizar la ciencia a favor nuestro, conocernos y así podernos mover con responsabilidad y ética para el escenario viario". Además, ha observado que "ante el incremento del uso de los psicofármacos, es muy importante que nos preguntamos y estemos informados de los efectos que tendrán en nosotros y en la conducción".

El **Dr.** **José Serra,** del Centro de Alta Resolución de Vila-seca, Cataluña, ha explicado una *Propuesta de un sistema integrado de gestión de incapacidad vial (SIGIV) para la reducción de la siniestralidad ligada a factores psicofísicos.* En relación con esta propuesta ha resumido que "se trataría de disponer de una especie de terminal que, disponiendo de datos en tiempo real, permitiría describir que un conductor en concreto afectado de algún problema de salud como un ictus acaba de tener un accidente de tráfico". En palabras de Serra, "se dispondría así de una información médica relevante en línea que permitiría aclarar las causas de los accidentes de tráfico y también prevenirlos".

Por último, **Antonio Gómez Peligros,** doctor en medicina, miembro del Grupo de Trabajo de Actividades Preventivas de SEMERGEN, expuso la ponencia *Fármacos y conducción.* *Dieciocho enfermedades que pueden afectar a la conducción.* Gómez ha alertado de que "en la mayoría de casos, el paciente está desinformado sobre los efectos de los fármacos, que pueden ser sedantes, estimulantes, o bien provocar somnolencia, visión borrosa, espasmos o nerviosismo entre otros". Por eso ha insistido en que "los médicos de cabecera deben poder recoger los hábitos de conducción en la historia clínica, especificar si como médicos desaconsejan la conducción, valorar cómo puede afectar la medicación en la conducción, prescribir medicamentos seguros y fármacos que alteren el mínimo posible a los conductores, y, sobre todo, informar a los pacientes de los posibles efectos adversos ", entre otras cosas.

**La investigación y la tecnología aplicada a la seguridad vial**

**La investigación y tecnología aplicada a la seguridad vial,** en elementos como las infraestructuras viarias o los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos, ha centrado el debate de la segunda mesa de hoy. En este sentido se ha constatado que son un gran reto de presente y de futuro para disminuir los accidentes, evitar lesiones de gravedad y también mejorar la gestión del tráfico.

**Pere Macias,** presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso, ha introducido la mesa sobre investigación y tecnología aplicada a la seguridad vial precisando que "en los accidentes, nunca hay un factor único responsable sino una interrelación de factores como la carretera, el conductor y el vehículo, entre otros".

**Antonio Perlot,** director de asuntos públicos de la Asociación de la Industria de la Motocicleta Europea, ACEM, ha hecho la ponencia *Desarrollo de las tecnologías SIT, retos actuales y perspectivas de futuro.* Durante su intervención, ha destacado que "Los sistemas SIT – Sistemas Inteligentes de Transporte – deben ser una parte integral de la movilidad del futuro" y, precisamente por eso, ha explicado que los miembros de la ACEM están involucrados de forma activa en proyectos de investigación para potenciar una mejora de la seguridad".

**Adrià Ferrer,** ingeniero de proyectos, Seguridad Pasiva, de IDIADA, Cataluña, ha centrado su ponencia en la *evolución de los sistemas de seguridad para usuarios de motocicletas.* Durante su intervención, ha hecho un repaso de los diferentes tipos de sistemas y ha destacado que, "en España, somos bastante pioneros en sistemas de protección de motoristas en la infraestructura. En relación con esto, y a diferencia del resto de países europeos, tenemos una normativa que los regula".

**Jacqueline Lacroix,** jefe de unidad del Consejo de Seguridad Vial de Alemania (DVR), ha hablado sobre *El desarrollo de los sistemas SIT en Alemania - promoción de las nuevas tecnologías para aumentar la seguridad de los usuarios.* Lacroix ha centrado sobre todo "en los sistemas avanzados de asistencia al conductor, los llamados ADAS, que tienen mucho potencial a la hora de conseguir más seguridad vial".

**Miquel Nadal,** director del Área de Fundación y Relaciones Internacionales del RACC, ha hecho la ponencia *El desarrollo de los ITS en España.* Nadal ha subrayado "la importancia que tienen las nuevas tecnologías a la hora de reducir los accidentes y las víctimas.En concreto, un 1% anual ".Además, advirtió que "hay una aceleración drástica del envejecimiento del parque móvil que repercute dramáticamente en la accidentalidad y, ante esto, hay que renovar el parque de vehículos".

**Pedro Mondelo,** director del CERpIE, Centro Específico de Investigación para la Mejora e Innovación de las Empresas de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) ha centrado su ponencia en *La tecnología aplicada a la seguridad vial integral.* Mondelo ha destacado que "la industria automovilística ha hecho cosas muy interesantes a la hora de corregir las limitaciones de los humanos a la hora de desplazarse y estos elementos deben considerarse en el diseño integral de los vehículos".

Por último, **Francisco Cermerón,** jefe del Área Central de Investigación de Accidentes del Cuerpo de Policía Mossos, ha detallado el *Proyecto ATENEA.* *Gestión Integral de los accidentes.* Así ha explicado que los Mossos gestionan información de 22.000 accidentes al año y que con este sistema se quiere que toda la información se integre y estructure de manera que se optimice los potenciales destinatarios (aseguradoras, Servicio Catalán de Tráfico, etc). Cermerón ha explicado que "la primera parte del proyecto, que se basará en un sistema de *open source,* ya está desarrollada y entrará en funcionamiento la primera quincena de junio".

**La planificación estratégica de la seguridad vial**

La última mesa del Congreso ha abordado **la planificación estratégica de la seguridad vial.** La Unión Europea ha fijado para el año 2050 el objetivo estratégico de alcanzar la visión cero de la seguridad vial, la cual plantea llegar a la accidentalidad cero en víctimas mortales y en víctimas graves con secuelas de por vida. Una de las medidas recomendadas por la UE para alcanzar este objetivo de largo plazo es la elaboración de planes estratégicos de seguridad vial.

Precisamente, el SCT ha impulsado este año el primer Plan Estratégico de Seguridad Vial, en concreto para el periodo 2014-2020.

**Antonio Avenoso,** director ejecutivo de ETSC, Bélgica, ha moderado esta mesa y ha señalado que "la seguridad vial debe ser una responsabilidad compartida de políticos y administraciones, responsables de infraestructuras, sector implicado y sociedad civil".

**Michael Rowland,** director de Investigación de la Seguridad Vial, Autoridad de Seguridad Vial de Irlanda (RSA) ha centrado su intervención en la *Planificación estratégica de la seguridad vial en Irlanda* y ha explicado que "desde la RSA nos hemos marcado el objetivo de cara el 2020 de reducir las muertes por accidente de tráfico a 124 o bien a 25 víctimas por millón de habitantes". Asimismo, Rowland también ha explicado que desde su organismo "se quiere acabar con la complacencia ciudadana de creer que ya lo hemos conseguido todo a la hora de reducir la mortalidad y la lesividad en la carretera".

**Jesper Solund,** director de documentación del Consejo de Seguridad Vial de Dinamarca ha hecho la exposición *Planificación estratégica de la seguridad vial.* Solund ha comenzado explicando que en 2013 fue un año especialmente bueno en Dinamarca, "no sólo porque era el 25 aniversario del primer plan de acción nacional en materia de seguridad vial, sino también porque alcanzarse máximos históricos en la reducción de las víctimas mortales y los heridos. En este sentido, ha precisado que, de 2008 a 2013, se pudieron reducir las víctimas mortales más de un 30%".

**María Seguí,** directora general de Tráfico del Ministerio del Interior ha hablado sobre *La planificación estratégica en la Dirección General de Tráfico.* De entrada, ha explicado que, "según un informe de la OMS de 2013, España se sitúa entre los 20 mejores países de entre los 180 evaluados en materia de seguridad vial. Con todo, hay que seguir trabajando desde el Plan Estratégico 2011-2020", sobre todo teniendo en cuenta un contexto en el que la sociedad está cada vez más envejecida y la media de los vehículos es de 12,3 años, lo que puede triplicar la posibilidad de accidente. Seguí ha destacado, entre otros focos de atención para los próximos años, la mejora del marco legislativo, la educación, la formación y el reciclaje de conocimientos, asegurar unas determinadas aptitudes psicofísicas de los conductores, trabajar los factores de riesgo como la velocidad, el alcohol y las distracciones, el control y la promoción de los sistemas de seguridad pasiva, afrontar el problema de las carreteras convencionales, que triplican la posibilidad de sufrir un accidente en comparación con las autopistas y autovías, el mantenimiento y la renovación del parque móvil, y también promover la racionalización tanto del número de vehículos motorizados como de los desplazamientos que hacemos ".

**Primeros premios a la Seguridad Vial**

En el marco del Congreso se han entregado los Primeros premios a la Seguridad Vial, que se han concedido a entidades e institutos de la sociedad civil vinculados al mundo del tráfico y la seguridad vial; periodistas especializados en el ámbito de la seguridad vial y la movilidad; a fiscales de seguridad vial de Cataluña y a los exdirectores del Instituto de Seguridad Vial y exdirectores de la SCT.