

La tribuna

La seguretat vial, un problema de salut pública

Cal actuar sobre els a

SILVIA
Bonet



arribada del Tour de França, l'estiu i l'augment de circulació de vehicles, bicicles i vianants a les carretes ens obliga a fer una reflexió sobre la importància de la seguretat vial i el significat dels accidents de circulació i la seva magnitud com a problema de salut pública.

L'OMS, en el seu informe sobre la situació mundial de la seguretat vial del 2015, ens diu que hi ha 1,25 milions de morts al món a conseqüència dels accidents de circulació.

Les morts associades als accidents de circulació són considerades evitables.

A aquestes dades, s'ha de incloure el nombre elevat de ferits amb conseqüències de discapacitats permanents.

El nombre de morts són la punta de l'iceberg, per cada mort hi ha 10 ferits greus amb lesions, sobretot relacionats amb la medulla espinal i els traumatismes cranioencefàlics.

Tot i que en l'entorn europeu, i a Andorra, les xifres han millorat de forma considerable degut a les millores en les vies de circulació, encara calen més mesures encaminades a continuar millorant la seguretat vial per part de tots els actors.

Les vies de circulació han de ser segures, i han de poder ser utilitzades per part dels conductors de vehicles i motocicletes com de ciclistes i vianants.

Cal actuar sobre els anomenats punts negres en els quals l'accidentalitat és elevada.

Calen accions orientades a la conscienciació d'una conducció responsable, evidentment lluitar de forma contundent contra el consum d'alcohol i drogues durant la conducció; la majoria dels conductors en els accidents de cir-



EL PERIÒDIC

culació presenten taxes elevades d'alcohol o drogues en sang.

També calen mesures efectives per aconseguir que la utilització del mòbil durant la conducció sigui evitada.

S'han de realitzar controls efectius sobre l'ús dels dispositius de seguretat obligatoris en tots els conductors i passatgers, cadires d'infants ben subjectes, o casc en motoristes, etc.

S'han de realitzar controls efectius sobre el respecte de la velocitat en les vies, sobretot les urbanes.

S'han de reforçar les revisions mèdiques per aconseguir que els conductors no presentin problemes de salut que dificultin la conducció, o bé controlar els que prenguin medicaments que puguin al-

Cal continuar treballant per poder assolir les accions per disminuir al 50% les morts secundàries en els accidents de circulació

terar la capacitat de conducció, pel perill que poden provocar als altres.

Tot i que a Andorra ja es desenvolupen moltes de les accions que he destacat, cal continuar reforçant l'educació dels nens i joves per conscienciar sobre la responsabilitat en la conducció i en la utilització de forma responsable de les vies de circulació.

TAMBÉ és interessant desenvolupar formacions de primers auxi-

lis en els entorns educatius. I conscienciar als ciutadans que cal oferir auxili en cas d'accident avisant als serveis d'emergència i a la Policia, i no actuar sobre els ferits si no es tenen els coneixements necessaris.

No es pot entendre l'atenció de l'accidentalitat sense parlar d'uns serveis d'emergències ben formats, ben dotats materialment i amb una capacitat de resposta ràpida.

Està demostrat que una actua-

ció ràpida dels serveis d'emergència i una actuació sanitària ràpida milloren les estadístiques de mortalitat dels accidentats, i alhora milloren les taxes de curació dels ferits.

Tot i que des d'SDP pensem que s'han desenvolupat accions orientades a millorar la nostra xarxa viària i dels serveis d'emergència, cal continuar treballant per poder assolir, tal i com queda reflectit als Objectius de Desenvolupament Sostenible pel 2030, el desenvolupament d'accions per disminuir al 50% les morts secundàries en els accidents de circulació.

Potser el nostre objectiu hauria de ser cap mort a la carretera. **Consellera general SDP**
Grup mixt