

INVESTIGACIÓN PARA UN FUTURO SIN ACCIDENTES

JUAN CARLOS GONZÁLEZ LUQUE. DGT
ELENA VALDÉS RODRÍGUEZ. DGT
F. J. ÁLVAREZ GONZÁLEZ. Universidad de Valladolid

A pesar de que los accidentes de tráfico son una de las principales causas de mortalidad y lesiones, la investigación en este campo es aún limitada. El fomento y participación de estamentos públicos y privados son necesarios para conocer mejor y reducir sus consecuencias lesivas. Se precisa más inversión económica, formar nuevos investigadores y grupos de excelencia trabajando prioritariamente en este campo.

A caban de hacerse públicas las primeras convocatorias de investigación de la Unión Europea (UE), el denominado “Sexto Programa Marco” (www.cordis.lu) que abarca de 2002 a 2006. Analizar aquí la investigación sobre seguridad vial relacionada con la medicina de tráfico obedece a que, en la UE, sus miembros comparten problemas comunes. Por tanto, un acercamiento interdisciplinar e internacional a los mismos permitirá su mejor tratamiento y dar un abanico de soluciones que sean más fácilmente aplicables al conjunto de la UE.

En los últimos años, distintos proyectos europeos han intentado analizar y dar soluciones a algunos retos de la medicina de tráfico y la seguridad vial para reducir la accidentalidad. Dos líneas de investigación merecen ser destacadas:

SUSTANCIAS PSICOACTIVAS. Los conductores o peatones bajo influencia de sustancias psicoactivas presentan un elevado riesgo de accidente de tráfico con resultado de lesiones. El alcohol, sin duda, es el principal factor de riesgo. No obstante, conducir bajo los efectos de drogas de abuso o ilegales o bajo efectos de medicamentos es objeto de creciente interés y a veces de alarma social. En la UE, destacan los siguientes proyectos:

◆ **El proyecto ROSITA** (www.rosita.org), en el cual participó España, abordó la detección de drogas en fluidos biológicos –en especial, sudor y saliva– de los conductores, que, hasta ahora, presentaba grandes limitaciones. Está prevista su continuidad en el proyecto ROSITA II, en el que participará Estados Unidos.

◆ **El proyecto CERTIFIED** (www.psyc.leeds.ac.uk) analizó cómo



detectar o evidenciar que un conductor bajo el efecto de sustancias no está en condiciones de conducir con seguridad, mediante pruebas de rendimiento psicomotor que podrán realizarse en carretera. Ambos proyectos facilitarán la identificación de quien conduzca bajo efecto de drogas, permitiendo un control y prevención más eficaz.

◆ En relación con sustancias psicoactivas, en particular el alcohol, **ALCOHOL LOCK** (www.swov.nl) analizó la viabilidad de implantar el “sistema in-

terlock” (ver núm. 148) en Europa. Básicamente, es un dispositivo que obliga a realizar una prueba de alcohol en aire espirado de cuyo resultado depende que arranque o no el automóvil. Estudios realizados en EE.UU, Canadá y Suecia –donde interlock está disponible– evidencian que puede ser una alternativa, junto a intervenciones educativas y de rehabilitación, para tratar a quien reincide en la conducción bajo los efectos del alcohol o quien tienen problemas con él.

Este último grupo de conductores genera una alta accidentalidad y es un colectivo prioritario de intervención preventiva.

◆ Finalmente, entre los estudios sobre sustancias psicoactivas y conducción de vehículos, algunos han analizado las pautas de consumo y actitudes sociales del conductor frente al consumo de alcohol y drogas. Destacan el **proyecto SARTRE** (www.sartre.inrets.fr), en el que interviene la DGT, y los realizados por el Grupo Pompidou del Consejo de Europa.

LA APTITUD PARA CONDUCIR.

Otro gran campo de investigación, objeto de creciente interés en Europa, es la aptitud médico-psicológica para la conducción; es decir, la relación entre las patologías y alteraciones médicas

y mentales que se pueden padecer y la capacidad para conducir con seguridad

◆ El proyecto **INMORTAL** (www.INMORTAL.or.at) analizará aspectos relativos a las distintas situaciones clínicas y la aptitud para conducir, la relación entre las distintas patologías y la conducción de vehículos y la relación entre medicamentos y aptitud. Asimismo están previstos seminarios referentes a visión, fatiga y seguridad vial y el futuro de la Directiva 91/439, entre otros. En varios están implicados investigadores españoles.

El “*que inventen ellos*” afortunadamente esta dejando de oírse en España. Pero aún resta un largo camino. Reconociendo el esfuerzo de la DGT en apoyo de la investigación aplicada a la medicina de tráfico, queremos señalar que investigar este problema es labor de todos –instituciones, universidad, ciudadanía...– y es garantía de un futuro con menos accidentes o, por qué no, en el que no suframos las terribles consecuencias lesivas de la siniestralidad circulatoria. ◆

Investigar sobre
la accidentalidad es labor
de todos y garantía de un
futuro con menos
accidentes o, por qué no,
sin accidentes