

Seguridad vial a examen

Diagnóstico a medida



La doctora María Seguí-Gómez, experta en prevención de traumatismos por accidentes de tráfico, no duda en calificar las lesiones de los accidentes en las carreteras españolas como un grave problema de salud. ¿Su recomendación? Legislar y hacer cumplir las leyes.

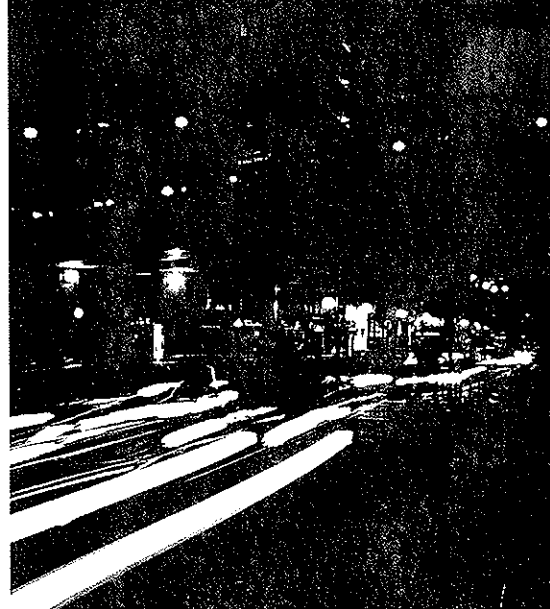
Especialista en prevención de traumatismos por accidentes de tráfico, la doctora María Seguí-Gómez es toda una experta de reconocido prestigio en este ámbito. No en vano, ha investigado aspectos metodológicos relacionados con el desarrollo y la evaluación de programas de prevención de accidentes de tráfico; en concreto, desarrollo y aplicación de escalas de consecuencias a corto y medio plazo de los accidentes (por ejemplo, medidas de gravedad o discapacidad), y la evaluación de la efectividad y la eficiencia de programas preventivos. El departamento de

Seguridad Pasiva del Centro Técnico de SEAT recibió su visita a finales de abril y *mundoSEAT* tuvo la oportunidad de hablar con ella sobre la siniestralidad en las carreteras españolas. "Los accidentes de tráfico son un grave problema de salud: se trata de la primera causa de muerte entre la población de 1 a 45 años, y la quinta para la ciudadanía española de todas las edades. Es la principal causa de muerte, por detrás del cáncer y los accidentes de carácter cardiovascular o respiratorio y, sin embargo, no tratamos los accidentes de tráfico como una enfermedad". Con estas declaraciones,

la doctora María Seguí-Gómez remarca la importancia de estudiar y analizar, a través de la estadística y la epidemiología (estudio de los factores que determinan la frecuencia y la distribución de las epidemias entre las poblaciones humanas), los datos disponibles sobre este tema para intentar disminuir la mortalidad en las carreteras españolas y la gravedad de las lesiones.

Sin embargo, según la doctora Seguí, "en España, justo ahora empezamos a tener una actitud más receptiva para realizar estudios más rigurosos y científicos" en un tema de salud que ya no es emergente,

Seguridad vial



sino que "llevamos arrastrando desde hace varios años y afecta a todos los países desarrollados o en vías de desarrollo", declara. En este sentido, asegura que, en la investigación rigurosa sobre los efectos de la seguridad vial en la salud, Estados Unidos y el norte de Europa llevan muchos años de ventaja a España ("quizá 30 ó 35"). "Allí —continúa— han trabajado equipos multidisciplinares formados por ingenieros médicos que han puesto al descubierto un número suficiente de evidencias para llevar a cabo políticas de salud sustentadas en datos contrastados". Algunas de ellas ya se han mostrado efectivas y se pueden adoptar. "Lo que debemos hacer es aprender de esa lección, aplicar lo que sabemos que funciona e investigar aquellos aspectos donde no han profundizado", explica.

Necesidad de leyes

La radiografía que la doctora Seguí-Gómez realiza de la seguridad vial en España no es especialmente optimista. Pese a que los coches de hoy son mucho más seguros que los de hace diez años, la población sigue resistiéndose a utilizar elementos básicos como el cinturón de seguridad. "Tenemos la obligación de usar sabiamente estas herramientas que nos pueden salvar la vida", afirma la doctora, que pone como otros ejemplos el uso del casco en los motoristas o de la silla de seguridad infantil. Pero matiza que el problema de la alta siniestralidad en las carreteras no se resuelve sólo con más campañas informativas, "hay que usar otros mecanismos, como legislar y

hacer cumplir esas leyes: con ello también estamos educando a la población, pero además estamos haciendo algo activo en esa dirección. En este sentido, las multas son una herramienta eficaz", afirma.

Factores de riesgo

Esta experta, que predica con el ejemplo y se coloca siempre el cinturón en los asientos posteriores, cree también que para atajar el problema de los accidentes de tráfico no se debe apelar sólo a la responsabilidad individual. "Seguimos culpabilizando excesivamente al sujeto, al individuo que está al volante, cuando en realidad todos somos conductores y todos podemos tener un despiste en un momento dado", afirma.

Los principales factores de riesgo, cuenta, son ya conocidos, como el exceso de velocidad o la conducción bajo los efec-

que esté, puede proteger al ocupante. Ir a una velocidad o a otra es la diferencia entre vivir o morir".

¿Y cuál debe ser la función de los fabricantes de vehículos en todo este debate? Según esta experta, "los fabricantes tienen

En los próximos años los objetivos deberían ir encaminados a diseñar coches que optimicen el consumo y la seguridad

tos de drogas legales o ilegales, así como de medicamentos. La doctora Seguí-Gómez insiste en que el principal problema es la velocidad, porque condiciona la gravedad del accidente y sus consecuencias, pero se ha explicado muy pocas veces a la población cuáles son las razones para establecer límites de velocidad: "A una determinada velocidad, se libera una energía de la que ningún vehículo, por muy bien diseñado

una función fundamental en el diseño del vehículo, que es el primer protector, si somos ocupantes, o agresor, en caso de ser peatones. Hay que ser innovador y líder al proponer mejoras que tengan que ver con la seguridad bien entendida", explica. Y añade que en los próximos años los objetivos deberían ir encaminados a diseñar coches atractivos que optimicen el consumo y la seguridad. "Ahí reside el reto", concluye.

La doctora María Seguí-Gómez en un momento de la entrevista



Pasión por la docencia y la investigación

Licenciada en Medicina y Cirugía (1991) y máster en Salud Pública por la Universidad de Barcelona (1993), María Seguí-Gómez ha realizado también un máster (1995) y un doctorado (1999) en Ciencias de Política y Gestión Sanitaria en la Facultad de Salud Pública de la Universidad de Harvard (Boston, EE. UU.). Ha trabajado en dos instituciones de reconocido prestigio, como el Centro de Prevención de Accidentes de la Universidad de Harvard y el Centro de

Investigación y Planificación de Prevención de Accidentes de la Universidad Johns Hopkins (Baltimore, EE. UU.), de la que es todavía miembro facultativo. Desde 2003 es profesora agregada del departamento de Medicina Preventiva y Salud Pública de la Facultad de Medicina de la Universidad de Navarra, donde continúa su investigación y docencia sobre la epidemiología y la prevención de los traumatismos y, especialmente, de los traumatismos por accidente de tráfico.