



Flaticon.com

**PROGRAMA DE REDUCCIÓ DE  
L'ACCIDENTALITAT ADREÇAT A  
CONDUCTORS I VIANANTS SÉNIORS  
(COVI-Sen)**

**MERCÈ JARIOT GARCIA**

Josep Montané Capdevila  
Mercè Jariot Garcia  
Montserrat Rodríguez Parrón

Equip de Recerca en Educació i  
Seguretat viàries (ERESv) de la UAB

**COL·LABORADORS**

Jose Tello Sánchez  
Raül Viladrich Castellano

# Índex

Presentació.....	3
1. El context de la mobilitat de les persones majors de 65 anys.....	5
2. Els accidents de trànsit com a conductors i vianants.....	5
3. Programa de reducció de l'accidentalitat adreçat a vianants i conductors sèniors.....	6
3.1. Presentació de les eines i instruments del programa i la seva aplicació ....	7
3.2. Participants i agents que poden aplicar aquest programa.....	9
3.3. Avaluació inicial.....	9
3.4. Millora de la informació.....	11
3.5. Canvi de costums de risc per costums de seguretat.....	34
3.6. Integració d'emocions i el valor de la nostra vida.....	35
3.7. Avaluació final.....	36
3.8. Seguiment a mig-llarg termini.....	36
Referències Bibliogràfiques.....	38
Annexes.....	39
Annex 1 Protocol de funcionament del programa COVI-Sen.....	40
Annex 2 Fitxa d'identificació i resum de l'aplicació del programa COVI-Sen.....	47
Annex 3 Qüestionari d'avaluació del risc adreçat a conductors i vianants sèniors (QAR-Sen).....	48
Annex 4. Full de respostes QAR-Sen. Avaluació Inicial.....	53
Annex 8. Full de respostes QAR-Sen. Avaluació Inicial.....	59

## Presentació

L'educació i formació viàries han de tenir com a objectiu la millora de la mobilitat i contribuir a la reducció dels accidents de trànsit.

Des del nostre posicionament, l'educació i reeducació dels conductors i dels usuaris de la via a partir de programes formatius basats en el nostre model de canvi d'actituds s'ha desenvolupat des dels programes educatius i/o formatius per a diferents col·lectius, alguns preventius, altres educatius i una part reeducatius.

Adoptar mesures preventives per tal de minimitzar la incidència dels factors de risc en el comportament viari de les persones és la tasca principal d'aquesta activitat educativa.

L'educació viària afecta a totes les persones que poden tenir un bon o un mal comportament viari, així afecta als infants, joves i adults doncs des de que hom transita per la via pública, com a vianant, en bicicleta, com a acompanyant en vehicles de motor i sobretot, com a conductor, té la oportunitat d'afavorir la seguretat viària o d'incrementar l'accidentalitat.

Si es considera el punt anterior, immediatament cal considerar quin és el millor moment, la millor estratègia o pla i quins són els millors agents de l'educació viària. La resposta és complexa però tothom convindrà que l'educació reglada no en pot estar al marge. Des de l'educació primària fins la universitat tot el sistema educatiu d'un país ha de donar resposta a les demandes educatives de cada temps i l'educació viària n'és una ben important en l'actualitat. De fet, es contempla com a eix transversal del currículum en l'actual sistema educatiu.

Tot i que està contemplat, la seva eficàcia no pot evidenciar-se quan l'accidentalitat segueix essent un problema de primer ordre per a la nostra societat, tant en nombre de morts com de ferits i de conseqüències emocionals i econòmiques derivades.

És per això que potser cal replantejar-se la formació inicial i permanent que, en matèria d'educació viària, tenen els professionals de l'educació. Cal dotar a aquests professionals d'eines i recursos que els permetin desenvolupar efectivament aquest eix transversal que depassi allò anecdòtic o els aspectes que tenen a veure amb el civisme (igualment important) per contribuir a la tasca de la reducció d'accidents. Així cal contemplar la formació de mestres, del professorat de secundària i la formació d'educadors viaris i altres professionals.

En primer lloc es contempla la formació dels futurs mestres i les futures mestres així com la formació del professorat d'educació secundària que són els docents que poden incloure en els seus currículums l'educació viària. També es considera, en segon lloc la oportunitat de formar a pedagogs i psicopedagogs

que poden tenir un paper rellevant en la formació d'educadors viaris o en l'assessorament de docents per a la incorporació d'aquests continguts en el quefer educatiu. Finalment, la formació continuada de titulats superiors en relació a l'aprofundiment, millora o optimització de l'educació viària, l'avaluació i la recerca completen la proposta de possibilitats de formació.

Els resultats dels programes de prevenció d'accidents de trànsit fonamentats en el model de canvi d'actituds ofereixen un marc d'actuació interessant des del que millorar l'educació i la formació viària, atenent a diferents àmbits i col·lectius.

El nostre model de canvi d'actituds inspira l'elaboració, l'aplicació i l'avaluació de diferents programes d'educació i formació viària. Aquests programes elaborats en el marc de la Càtedra de Formació i Educació viària UAB-SCT i del grup de recerca ERESv de la UAB, s'apliquen a infantil, primària, secundària, universitat, a la formació de preconductors, conductors professionals, conductors reincidents i col·lectius vulnerables.

Tots els programes tenen una estructura i estratègia similar, basades en la incidència en el factor humà i en la formació pel canvi d'actituds.

L'objectiu principal de l'educació i formació viària és transformar el comportament de risc en creences, hàbits i emocions favorables a la mobilitat segura.

Aquest programa forma part de la col·lecció de programes d'educació i formació viària que intenten copsar totes les etapes del cicle vital, en aquest cas joves i adults que condueixen o volen conduir una motocicleta.

Per a qualsevol consulta sobre l'aplicació del programa podeu adreçar-vos als autors d'aquest manual:

Josep Montané ([Josep.Montane@uab.cat](mailto:Josep.Montane@uab.cat)); Mercè Jariot ([Merce.Jariot@uab.cat](mailto:Merce.Jariot@uab.cat)); Montserrat Rodríguez ([Montserrat.Rodriguez@uab.cat](mailto:Montserrat.Rodriguez@uab.cat)).

## 1. El context de la mobilitat de les persones majors de 65 anys

La població de gent gran va creixent. L'increment de la salut degut a una millora de qualitat de vida i dels avenços de la medicina ha permès pronosticar que a partir del 2025 a Europa hi haurà un 25% de població de més de 60 anys dels quals un 66% d'aquestes persones seran conductors i conductores actives. El pas del temps comporta una disminució de les capacitats físiques i psíquiques de les persones que posen en perill la seguretat. Cal tenir també en compte que el procés d'envelliment o d'oxidació de les cèl·lules, no actua igual per a totes les persones, però en general es pot afirmar que en la franja de edat entre els 65-75, es detecta una disminució de reflexes i de destreses que pot revertir negativament en els comportaments de la conducció.

Tot i que en els últims 15 anys ha hagut un descens general i permanent dels accidents mortals. El compromís de reduir els accidents mortals a zero l'any 2050 és un objectiu que no es pot perdre de vista. Per això cal intervenir en tots els àmbits i en tots els factors de risc, de manera especial dels que provoquen més accidents. L'aplicació de programes de seguretat viària als majors de 65 anys és una prioritat, tenint en compte l'índex d'accidentalitat viària en aquesta franja d'edat.

Els accidents viaris en les persones majors de 65 anys s'han incrementat en els darrers anys, però també cal tenir en compte que cada vegada hi ha un nombre més elevat de persones en aquest franja d'edat, que són més actives i participatives, la qual cosa explica, en part, aquest increment. Però també cal no perdre de vista que les persones grans estan incloses en un procés de disminució de les capacitats perceptives i motrius que obliga a prendre mesures especials per prevenir els accidents de trànsit tenint cura de la salut i realitzar mesures de prevenció especial per a compensar les deficiències perceptives i psicomotrius provocades per l'edat.

## 2. Els accidents de trànsit com a conductors i vianants

A Espanya l'any 2019 hi havien 17.212.725 de titulars de permisos de conduir B, el 9,6%, és a dir 1.654.178, tenien més de 65 anys. Les persones

de 65 anys i majors de 65 suposen el 19% de la població i l'any 2019 van representar el 28% de les víctimes mortals per accident de trànsit.

L'estudi desenvolupat per AXA (2017) revela que les persones conductores majors de 75 anys tenen una probabilitat del 29% de patir un accident de trànsit. També cal tenir en compte que en el 8,8% dels accidents la persona conductora és major de 65 anys (Ayuso, Sánchez & Santolino, 2019).

Si pensem en vianants, el 70% de vianants morts a l'any 2019 tenien 65 anys o més, observant-se un increment a partir dels 75 anys. Essent la franja d'edat (65 o més) en la que hi ha els accidents més greus.

La major part d'aquests accidents són deguts a imprudències dels vianants, les dades de la DGT (2020) mostren que durant l'any 2019 les persones vianants majors de 65 anys van cometre 3.962 infraccions.

Totes aquestes dades fan necessària la intervenció educativa específica en el col·lectiu de persones a partir dels 65 anys. El programa que es presenta en aquest document pretén reduir les conductes de risc de les persones com a vianants i conductors que pot ser aplicat per diferents professionals de l'àmbit educatiu amb formació en seguretat viària.

### 3. Programa de reducció de l'accidentalitat adreçat a vianants i conductors sèniors

Per l'elaboració del programa de reducció de l'accidentalitat adreçat a persones majors de 65 anys (COVI-Sen) ens hem fonamentat en el marc teòric del canvi d'actituds de Montané, Jariot & Rodríguez (2007), el disseny de programes de sensibilització i reeducació viària que consten de cinc fases (avaluació inicial, millora de la informació, revisió d'hàbits i comportaments, integració d'emocions i avaluació final) que es poden consultar a (Montané Capdevila et al., 2014; Jariot Garcia & Montané Capdevila, 2009).

El model de canvi d'actituds ens diu que els comportaments de les persones grans depenen de la seva manera de pensar, dels costums adquirits i dels seus valors i emocions que acompanyen aquells comportaments.

L'avaluació de les creences, els valors i els comportaments de la persona vers la mobilitat, permet partir de les necessitats de la persona en relació

a la mobilitat segura. Contempla com aquesta realitza el procés de reflexió i anàlisi i quins son els resultats, i permet considerar els guanys obtinguts entre l'avaluació inicial i final. Un altre punt a considerar és el de l'avaluació diferida o a llarg termini per constatar quina és la durada dels compromisos per a millorar la seguretat viària de les persones de més de 65 anys.

La millora de la informació pretén canviar les creences equivocades per informació vàlida i fiable a partir de la qual la persona pugui reflexionar i analitzar els seus comportaments vers la mobilitat.

La revisió de comportaments i hàbits de risc fa que la persona verbalitzi i analitzi els seus comportaments en funció de la informació rebuda a la fase anterior, iniciant-se el procés de canvi.

La fase d'integració d'emocions ajuda a la persona a conèixer a partir d'una experiència personal les conseqüències dels comportaments arriscats, verbalitzar emocions, compartir-les amb el grup d'iguals i realitzar el compromís de canvi en el que es visualitza el canvi d'actitud de la persona un cop finalitzat el programa de formació.

### 3.1. Presentació de les eines i instruments del programa i la seva aplicació

Les eines i els instruments necessaris per l'aplicació del programa de seguretat viària per a majors de 65 anys (SEVI-Sen) són:

- 1.- Protocol de funcionament del programa COVI-Sen, en el que s'expliquen les fases i els passos a desenvolupar, així com els possibles problemes i les solucions. Aquest protocol es troba a l'annex 1.
- 2.- Qüestionari d'avaluació inicial del risc dels majors de 65 anys (QAR-Sen). Aquest qüestionari està dividit en quatre blocs:
  - I. Avaluació del deteriorament físic.
  - II. Avaluació del deteriorament psíquic.
  - III. Avaluació del risc com a vianant.
  - IV. Avaluació del risc com a conductor/a.

Si la persona no és conductora s'administra el bloc I, II i III i si la persona condueix s'administra el qüestionari sencer. El qüestionari es pot consultar a l'annex 3.

- 3.- La millora de la informació de les puntuacions de risc més elevades. A partir de les respostes del QAR-Sen s'ofereix tota la informació que la persona necessita per canviar les seves creences equivocades. Es trien les preguntes a les que la persona ha contestat amb un 3 o un 4 preferentment.
- 4.- Canvi de costums de risc per hàbits de seguretat. En aquesta fase, a partir d'un protocol preestablert de preguntes, es tracta de recollir més informació sobre com es comporta la persona com a vianant i conductora. Per arribar a fer-la conscient del risc i iniciar el canvi de comportament.
- 5.- Integració de valors i emocions per enfortir els compromisos. En aquesta fase, a partir de la vivència personal sobre les conseqüències de les conductes de risc, s'ofereix el testimoni d'una persona sobre la seva vivència a les persones participants i s'inicia un procés de gestió emocional en la que els participants verbalitzaran el que senten i explicaran què faran a partir d'ara per tal de que no es produeixin situacions com les que acaben d'escoltar.
- 6.- Qüestionari d'avaluació final del risc dels majors de 65 anys. L'aplicació del QAR-Sen postest serveix per constatar fins a quin punt han integrat el treballat amb el programa.
- 7.- Full de respostes de l'avaluació inicial i final. És aconsellable que la persona respongui en el Full de respostes. Es pot trobar a l'annex 4.
- 8.- Taula d'interpretació de resultats. Aquesta taula ajuda a visualitzar els resultats obtinguts convertint-los en puntuacions de risc. Es pot consultar a l'annex 5.
- 9.- Criteris per a la interpretació de cada factor individual y global de tot el programa. Veure annex 6.
10. Full de respostes per l'avaluació final que es troba a l'annex 8.
- 11.- Full de compromisos relacionats amb la mobilitat seguretat. Veure annex 7.



12.- Autorització signada relacionada amb la protecció de dades i els treballs estadístics de recerca i millora dels resultats del programa. Es troba a l'annex 8.

### 3.2. Participants i agents que poden aplicar aquest programa

Aquest programava està adreçat a les persones de 65 anys o més, sobre tot a aquelles que detectin una disminució de les seves capacitats físiques i mentals.

Els principals agents que podrien aplicar aquest programa són els professionals que treballen en casals d'avis, centres cívics, residències per a gent gran, apartaments tutelats, entre altres.

Aquests agents a part de ser expertes en les persones grans també caldrà que tinguin coneixement dels factors de risc i mesures de prevenció en la mobilitat, que tenen pràctica en educació viària, estan motivades i capacitades per aplicar-lo. Podria ser necessari que rebessin formació adequada per poder portar-lo a la pràctica.

Entre aquests cal destacar en primer lloc els professors i professores de formació viària, la policia local i autonòmica dedicada a la seguretat viària escolar, educadors i educadores socials, psicòlegs i psicòlogues, pedagogues i pedagogs i psicopedagogues, amb coneixements sobre mobilitat segura, especialment si treballen en casals d'avis i centres de gent gran. Alguns d'aquests agents haurien de fer un curs de reciclatge per conèixer el marc on es sustenta aquest programa, com els 5 passos per al canvi d'actituds, els factors de risc com a conductors i vianants, el domini dels qüestionaris i de l'etapa del cicle vital de les persones majors de 65 anys.

### 3.3. Avaluació inicial

L'avaluació inicial del risc serveix per elaborar el perfil de risc-seguretat dels conductors i vianants sèniors i dissenyar una intervenció individualitzada i ajustada a les necessitats de cada participant. Es realitza amb l'aplicació del Qüestionari d'Avaluació del Risc per a Conductors i Vianants Sèniors (QAR-iSen).

Hi ha dues formes d'aplicació del QAR-Sen, segons la persona sigui o no conductora. Si la persona condueix cal que respongui a totes les

preguntes, però si la persona no ho és només se li aplicaran les preguntes dels tres primers factors.

El qüestionari consta de 35 preguntes agrupades en quatre grans factors:

- Factor 1: Diagnòstic i tractament del deteriorament físic. El conformen 6 preguntes que cerquen informació sobre els hàbits saludables i els controls mèdics que realitza la persona.
- Factor 2: Diagnòstic i tractament del deteriorament psíquic. Integrat per 5 preguntes que intenten conèixer la percepció de la persona sobre alguns factors psíquics que poden incidir en la mobilitat.
- Factor 3: Factors de risc-seguretat com a vianant. Inclou 8 preguntes que avaluen el perfil de risc i seguretat de la persona com a vianant.
- Factor 4: Factors de risc com a conductor/a, format per 13 preguntes que analitzen el perfil de risc-seguretat de la persona com a conductora.

El qüestionari es pot consultar a l'annex 4.

Cal que la professional que apliqui el programa expliqui als i les participants com s'ha de respondre el qüestionari. És molt important que llegeixin les afirmacions i que responguin amb sinceritat en una escala de 1 a 4, segons correspongui.

El qüestionari és un instrument bàsic per recollir informació sobre creences, comportaments i valors vers la mobilitat en vehicle i com a vianant. La seva estructura permet recollir aspectes generals sobre la salut i específics relacionats amb la mobilitat que ofereixen un perfil de risc-seguretat de la persona.

Cal demanar a les persones que contestin amb sinceritat, de la manera més detallada i amb el màxim rigor possible a les preguntes que es formulen. Doncs els resultats serviran per millorar el nivell de seguretat vers la mobilitat de les persones que participin en el programa.

El qüestionari està compost per una sèrie de frases o afirmacions a les que la persona ha de dir quant s'aplica cadascuna a ella mateixa, o el que és el mateix, quant de veritat és cada frase en el seu cas.

Per tal d'indicar el grau en que cada afirmació reflexa el que fa, pensa o sent la persona aquesta disposa de quatre opcions de resposta que van

de l'1 al 4. Cada número significa una cosa diferent i matisa la resposta, per exemple:

Afirmació: **En les festes amb la família i amics bec alcohol i després torno a casa amb el cotxe.**

Respostes:

1 Mai	2 Quasi mai	3 Habitualment	4 Sempre
----------	----------------	-------------------	-------------

Com es pot observar a l'exemple la persona ha de contestar segons es comporti, haurà de respondre el que més s'ajusti al seu comportament habitual.

Si la persona no beu mai alcohol o mai ho fa quan condueix haurà de respondre un 1. Mentre que si ho ha fet alguna vegada haurà de respondre amb un 2. Però si ho fa de manera habitual respondrà amb un 3 i si ho fa sempre amb un 4.

### 3.4. Millora de la informació

La millora de la informació té com a objectiu canviar les creences equivocades de les persones per tal que prenguin consciència de la importància d'aquell factor de risc i quin hauria de ser el comportament més adequat.

Es desenvolupa a partir de la informació recollida amb el QAR-Sen, per tant es donarà informació sobre aquelles preguntes que la persona ha respost amb un 3 o un 4 prioritàriament.

En aquesta fase el més important és que es doni informació fiable, que no es pugui rebatre, que sigui actual i que es desenvolupi en tres fases.

Primera fase. Ho iniciem amb una frase que resumeixi el més important dels continguts de la pregunta que es desenvolupen en aquest apartat. I preguntem a les persones que tenen un nivell de risc alt en aquella pregunta què opinen, que pensen, com ho veuen... El més important és que les persones ens expliquin que pensen de la informació que hem donat per tal que el professional pugui trobar nova informació que ajudi a la persona a canviar aquestes creences equivocades.

Segona fase. S'inicia un cop les persones que han puntuat alt en la pregunta que s'està treballant amb la nova informació que li ofereix el o la professional al participant. En aquesta fase cal integrar a tot el grup, és a dir quan es dona nova informació preguntem a totes les participants què pensen, què opinen, què creuen de la informació que els hi estem oferint. Aquesta fase acaba quan no apareixen nous elements que constatin que el grup de participants encara té creences equivocades sobre el factor de risc que s'està treballant.

Tercera fase: La tercera fase consisteix en trobar l'acord del grup sobre el risc que suposa el comportament que s'ha analitzat i desenvolupat en cadascuna de les preguntes del qüestionari que s'han triat.

A continuació es presenta la informació que ajudarà a millorar les creences equivocades per pregunta del qüestionari. Cal tenir en compte que les dades sobre accidentalitat cal que s'actualitzin utilitzant les fonts oficials com poden ser el Servei Català de Trànsit o la Direcció General de Tráfico.

## Factor I. Salut física

### 1. Camino cada dia de mitjana

- 1.- menys de 20 minuts diaris
- 2.- entre 20 i 30 minuts
- 3.- entre 30 i 60 minuts
- 4.- més de 60 minuts

Consideracions prèvies. Per que el caminar sigui saludable cal tenir present una sèrie de condicions:

1. El calçat ha de ser còmode i flexible, amb mitjons i roba transpirable adient a temperatura ambient.
2. S'ha de beure aigua o altra beguda isotònica per evitar deshidratar-se.
3. Cal caminar ben dreta per respirar millor i evitar dolors musculars.
4. És necessari evitar les hores de més calor a l'estiu: de 12 a 18 hores.

5. S'ha de seguir un pas adaptat al ritme de la persona i no cansar-se.
6. Si la persona nota dolor al pit o es mareja cal que interrompi la caminada i consulti a un professional de la salut.
7. Durant el passeig cal que es respectin les normes de seguretat.
8. L'alimentació sempre ha de ser equilibrada, si es preveu una caminada llarga, la persona ha de calcular si li cal incrementar les calories i menjar més hidrats de carboni.

### **Quan de temps hauria de caminar per estar en forma saludable?**

En una persona major de 65 anys l'ideal seria fer una passejada lleugera o moderada, com a mínim, durant 20 minuts 5 dies per setmana. Pot ser de gran ajut realitzar els passejos en grup i en rutes planificades i calcular canvis en la dieta segons la ruta a realitzar.

Si no tenim aquests 20 minuts de forma planificada, podem crear un pla personal per caminar 20 o 30 minuts, aprofitant diferents situacions del dia com anar a comprar a peu, pujar les escales sense ascensor, baixar de l'autobús una parada abans, entre altres.

Quan una persona agafa el costum de caminar pot incrementar el temps i el ritme fins caminar una hora o més durant 4-5 dies per setmana.

## **2. La meva alimentació és saludable**

L'alimentació adequada i equilibrada és una manera de prevenir problemes de salut degut a dèficits nutricionals. Una dieta equilibrada en hidrats de carboni, proteïnes i altres aliments rics en vitamines, amb control mèdic adequat, pot ajudar a estar en forma amb un control de massa corporal adequada a l'edat, sexe i estat de salut. Aquesta és la millor manera de prevenir malalties càrdia-vasculars i altres problemes propis dels dèficits de les constants vitals com obesitat, diabetis, anèmies, entre altres.

La conducció demana un estat saludable capaç de donar resposta als estats d'atenció i de resposta ràpida davant dels indicadors de perill. Convé també tenir control de problemes cardiovasculars, de les constants vitals que permeten evitar situacions immediates de perill. Prevenir els ictus, baixades de pressió, del nivell de glucosa, entre altres. És una manera de prevenir accidents degut a problemes greus immediats de salut que pot provocar un accident.

### **3. Em faig revisions mèdiques amb regularitat**

Si sempre és millor prevenir que curar, a partir dels 65 anys és obligatori si es vol viure dignament. Una revisió anual ens permet conèixer l'estat de les possibles malalties de l'aparell circulatori i del cor. L'estudi preventiu del colesterol, triglicèrids, el funcionament del cor, el nivell de ferro i la glucosa ens permet prevenir, amb una millora nutricional i hàbits de salut, una gran part de les deficiències que ens poden portar greus problemes en un futur.

Si adquirim el costum de fer-nos revisions regularment i quan detectem alguna anomalia, estem en camí de prevenir un conjunt de problemes que ens podríem trobar en un futur com: pèrdua de memòria, dolor crònic, malalties càrdio-respiratòries, polimediació i efectes secundaris, anèmies i pèrdua de gana, artrosis i altres problemes de mobilitat reduïda, vertigen, inestabilitat i caigudes, etc.

El diagnòstic i tractament osteopàtic ens pot ajudar resoldre problemes de mobilitat degut a deficiències en la columna vertebral, les articulacions, el sistema nerviós i muscular. Evitar fractures oses i articulacions doloroses ens permet millorar la nostra mobilitat i poder desplaçar-nos com a conductor i com a vianant.

### **4. De lluny veig les imatges borroses**

La visió ofereix el 85% de la informació tant per conduir com per moure's amb seguretat. Cal tenir cura de les possibles causes que poden provocar deficiències visuals. Així el control de la diabetis pot evitar problemes de retinopatia, el control de la pressió ocular pot ajudar a prevenir un glaucoma, el diagnòstic de les cataractes pot ajudar a saber quan la pèrdua de visió pot ser perillosa per la mobilitat i requereix d'una operació.

Altra aspecte que cal tenir present és que els ulls perden elasticitat amb l'edat i necessiten més temps per enfocar els objectes. Aquest mateix retard explica que en edats avançades es necessiten 8 vegades més de temps per evitar l'enlluernament en cas d'excés de llum o per adaptar-se a la foscor. Aquest fet explica el perquè conduir de nit o cap al tard pot ser més perillós per les persones grans, el mateix que si creuen un carrer caminant si els ve el sol de cara també pot provocar accidents per aquesta dificultat en l'adaptació visual deguda a l'edat.

Si has perdut visió degut a cataractes o per altres motius i llegeixes amb dificultat alguns indicadors de la via acudeix a oculista, resol el problema i no condueixis en aquesta situació.

## **5. De nit veig igual que de dia**

Cada 13 anys es necessita el doble de llum per veure correctament, així doncs als 60 anys es necessita 10 vegades més de llum que una persona de 19.

També cal tenir en compte que a mesura que avança l'edat alguns colors, especialment el vermell, són més difícils de distingir. Si conduir de nit ja comporta tres vegades més de perill, aquest risc s'incrementa més si tenim en compte que les persones de més edat no tenen tanta visibilitat si condueixen de nit.

Els ulls són més sensibles a l'enlluernament. Una persona major de 65 anys necessita com a mínim 10 vegades més de temps per recuperar-se que un jove de 16 anys.

Els majors de 65 anys necessiten més llum per veure bé, també poden tenir dificultat i més lentitud d'enfocament, a això cal afegir el perill d'enlluernament i els problemes de distinció de colors especialment el vermell. Tots aquests elements fan que les persones majors de 65 anys tinguin més risc d'accident que les persones més joves.

Cal saber que la visió perifèrica, a mesura que avança l'edat, es fa més estreta i es disminueix el camp visual. La profunditat de camp empitjora amb els anys i això dificulta avaluar amb precisió la velocitat en la que circulen els vehicles que poden venir de de front quan conduïm. També cal tenir en compte que la visió disminueix per la tarda. A partir dels 60 anys es pot perdre un 33% de visió, per això cal que sapiguem quina és la pèrdua de visió per tal de prendre consciència del risc que es pot córrer si es condueix per la tarda o per la nit.

Com a conclusió, si conduïm i ens costa distingir els senyals de trànsit de lluny, per a millorar la visibilitat, hauríem d'evitar portar vidres tenyits, mantenir els fars i el parabrisas ben nets i evitar, dins del possible, conduir de nit. També cal tenir en compte si som vianants que els nostres problemes de visió els haurem de compensar estant més atentes i adoptant mesures de prevenció.

## **6. A casa em diuen que baixi el volum de la televisió**

A partir dels 65 anys es pot detectar una disminució de les freqüències altes, similars al del clàxon de turismes, sirenes, bombers, ambulàncies, cotxes de policies, entre altres.

Un control com a mínim un cop a l'any, permet constatar prevenir i corregir les possibles deficiències auditives relacionades amb la conducció i amb els desplaçaments com a vianants.

Escoltar als altres i fer-los-hi repetir el que han dit, no entendre sovint el que diuen els altres, poden ser indicadors de que conduint o caminant pel carrer ens podem posar en perill per no sentir.

### Factor 2. Salut psíquica

## **7. Se m'obliden algunes coses: el nom de les persones, on he posat les coses, apagar el llum, un encàrrec, etc.**

Les facultats perceptives i de la memòria de la gent gran son diferents a les que tenen els joves i això afecta la seva mobilitat com a conductor i vianant.

Amb els anys disminueix el volum i pes cerebral, aquest fet s'anomena atròfia cortical. La disminució de neurones, d'alguns neurotransmissors i modificacions que repercuteixen en la disminució de la circulació cerebral fan que l'atenció i la percepció afectin negativament a la mobilitat viària. Si hi afegim els possibles problemes auditius i visuals, el risc de la mobilitat viària s'incrementa. De fet la possible disminució de les facultats perceptives i de memòria, juntament amb dèficits d'oïda i visió, repercuteixen negativament en tots i cada un dels processos de la mobilitat segura.

Concretament aquests dèficits repercuteixen en la visió del perill, la identificació, la valoració, la decisió per emetre una resposta segura i la lentitud en l'execució.

Com aspecte positiu, els estudis han constatat que mantenir una alimentació equilibrada, realitzar exercicis físics i activitats de percepció i memòria constants permet retardar l'envelliment amb cert grau de competència i satisfacció.



## **8. Els meus reflexes són:**

Amb el temps les persones perdem velocitat mental, aquesta pèrdua implica més temps de reacció i de decisió amb la conseqüent increment de distància de reacció en la conducció i en lentitud en reaccions si ens trobem amb un perill com a vianants.

Si a aquesta lentitud perceptiva, s'afegeix l'artritis (que afecta a un 80% dels majors de 70 anys), els problemes motrius que s'incrementen amb l'edat com la flexibilitat per girar el cap, la nostra conducció és més perillosa.

## **9. Em costa concentrar-me i estic més distret o distreta**

Amb l'edat disminueixen les capacitats perceptives i en especial de la memòria a curt termini. Cal doncs, repetir amb més freqüència situacions que cal recordar. Quan es condueix, la planificació de la ruta és una manera de llegir i veure en el mapa detalls que després ajudaran a identificar la via i el recorregut a realitzar. En els casos d'estacionar el vehicle en un pàrquing, s'aconsella no solament memoritzar el nombre de la plaça sinó escriure-la en el tiquet o fotografiar-la amb el mòbil.

Com a vianant també hem de tenir en compte que ens cal mantenir l'atenció, estar alerta i respondre de manera correcta davant de tots els elements estressants de l'entorn: creuar un semàfor, un pas de vianants, entre altres...

## **10. Faig exercicis mentals per mantenir actiu el pensament**

Quan realitzem activitats o exercicis mentals i fins hi tot lúdiques que ens permeten exercitar la memòria a llarg o a curt termini, estem actualitzant i mantenint els nostres reflexos. Aquests exercicis ens ajuden a frenar i a mantenir-nos actius en el procés del deteriorament inevitable degut a l'edat i a l'envelliment.

És recomanable doncs, jugar a jocs de taula i altres exercicis motrius i de memòria per mantenir-nos actius i amb reflexos suficients per moure'ns amb seguretat.

Cal ser conscient que la gent gran és més lenta en veure el perill de la mobilitat, donar la resposta adequada i realitzar-la. Si es circula a menys velocitat o si es camina amb més atenció, es pot compensar, en part, aquestes possibles limitacions.

## **Factor 3. Seguretat viària com a vianant**

## **11. Quan vaig a peu, passo pel pas de vianants**

Quatre de cada deu persones van a peu. L'any 2019<sup>1</sup> el 70% de les persones vianants mortes tenien 65 anys o més, observant-se un increment a partir dels 75 anys. Essent la franja d'edat de 65 o més en la que es produeixen els accidents més greus.

La major part d'aquests accidents son deguts a imprudències dels vianants, les dades de la DGT (2020) mostren que durant l'any 2019 les persones vianants majors de 65 anys van cometre 3.962 infraccions.

## **12. Quan hi ha semàfors passo en verd**

Normalment les persones vianants tenen tendència a anar en línia recta sense fer servir els semàfors i passos zebra, o passar els semàfors en vermell quan els vehicles es visualitzen lluny. A aquest fet s'hi ha d'afegir la lentitud de reflexes i de percepció que repercuteix en creuar la via amb errors de valoració de la distància.

Els principals problemes en travessar correctament els semàfors són doncs: creuar sense anar a cercar el semàfor, travessar-lo en vermell creient que la persona té prioritat per ser més gran i travessar lentament la via sense tenir el temps suficient per creuar-la en verd.

## **13. Quan agafó el transport públic, sé com m'he d'esperar a la parada i com pujar i baixar del vehicle de manera segura**

Aquesta és la seqüència a seguir:

- Esperar el transport públic respectant als i a les possibles vianants que travessin per la vorera.
- Fer cua davant de la porta d'entrada de l'autobús o del vehicle de transport públic.
- Deixar sortir als i a les passatgeres que volen baixar.
- Entrar al bus, al tramvia o al metro, marcar el bitllet i seure amb certa rapidesa per evitar que es posi en marxa estan en peus.
- Preparar-nos per la sortida, demanar l'aturada i baixar de manera ordenada. No convé desplaçar-nos amb el vehicle en marxa o en situació de desacceleració.

---

<sup>1</sup> Recordeu que cal actualitzar totes les dades a través de fonts fiables com poden ser el Servei Català de Trànsit o la Dirección General de Tráfico.

#### **14. La gent gran té cert reconeixement social, fins hi tot quan ha de creuar la via com a vianant**

Les normes de trànsit són igual per a tots. Si les persones grans creuen que tenen prioritats com a vianants o no utilitzen els passos de vianants, confonen als altres usuaris de la via, això pot explicar que hi hagi més accidents en la gent gran. Convé convèncer-se de que l'edat no dóna cap garantia de que els i les conductores ens hagin de donar prioritats de pas.

#### **15. Quan vaig per la vorera tinc present els possibles perills que em puc trobar**

Quatre de cada deu conductores van a peu. Els principals problemes dels i de les vianants majors de 65 anys que circulen per la vorera i per ciutat són deguts a desnivells del paviment, voreres estretes, parades de bus sense marquesines i seients, mobiliari urbà, desnivells, arbres i fanals. Aquestes barreres són especialment perilloses en el cas de vianants que tenen problemes de mobilitat degut a l'artrosi o altres malalties.

De les situacions més perilloses on pot haver-hi accidents amb vianants, destaquen les següents:

- La circulació de vehicles de mobilitat personal per la vorera. Això implica que s'ha d'estar alerta i vigilar que no circuli cap VMP quan es camini per la vorera i quan se surti de casa o de qualsevol local o tenda.
- Deficiències en la senyalització. Aquest fet obliga a anar amb més precaució i descobrir possibles perills per part dels i de les conductores. Això es especialment perillós en els passos de vianants mal senyalitzats i cal comportar-se com si els i les conductores actuessin com si no hi hagués pas de vianants.
- Els revolts tancats, especialment si els i les vianants tenen poca visibilitat com seria el cas de tenir cataractes o altres alteracions en la visió.

#### **16. Quant camino tinc present les meves possibles limitacions**

Quan es camina cal recordar les limitacions de la persona com a vianant especialment pel que fa a les dificultats d'oïda, de visió i de mobilitat.

Creuar la via pels semàfors en verd i pels passos de vianants vigilant sempre si ve algun vehicle és la manera més segura.

Els principals accidents com a vianant estan relacionats amb problemes de visió i d'audició de la persona dels vehicles, i això pot ser la causa d'un atropellament.

També caminar per les voreres pot esdevenir en un risc degut a possibles obstacles, ressals i sots que poden provocar caigudes. En l'actualitat també pot ser una font d'accident els VMP que circulen per les voreres, tot i estar prohibit.

### **17. Si no hi ha passos de vianants travesso per la cruïlla**

Aquestes son les principals recomanacions com a vianants que sempre hem de tenir en compte si no volem tenir un accident:

- Per ciutat cal travessar pels semàfors, els passos de vianants i si no n'hi ha al final de les voreres, mirant a una i altra banda i creuar quan no hi ha vehicles o aquests s'aturen per deixar-nos passar.
- Escollir les voreres adequades i tenir cura dels possibles ressals o altres problemes que poden dificultar caminar amb normalitat.
- De nit cal transitar per zones il·luminades per poder veure els possibles desnivells i obstacles. Cal vigilar també la sortida de vehicles del garatge, altres vianants, el traçat de la vorera, ciclistes, patinadores i patinadors i altres conductors i conductores de vehicles de mobilitat personal.
- Si anem amb nens convé portar-los de la ma i, sobre tot, no permetre que travessin el carrer sense el nostre guiatge.

### **18. Si he de caminar per carretera, vaig per l'esquerra**

Cal veure i fer-se veure. Per això s'ha de caminar per l'esquerra doncs ens permet veure de front els vehicles que circulen per la seva dreta.

El fet de portar reflectants i llum per la nit ajuda a que ens vegin els vehicles amb facilitat.

Cal tenir en compte que els revolts, especialment amb gir a l'esquerra, són zones amb poca visibilitat pels i per les conductores i les persones vianants, per això cal tenir molta cura i apartar-nos els més possible de la zona transitada de la carretera.

Els colors més reflectants, fàcils de veure i homologats son el color groc, el vermell o el taronja.

De nit la llum o reflectaris han de ser visibles a 150 metres. Si plou o hi ha boira s'ha de circular amb dues llums una blanca al davant per veure-hi i una altra vermella al darrera perquè els altres ens puguin veure.

Si es va en grup s'ha d'anar en fila índia, una darrera de l'altra per evitar ocupar la calçada.

Per creuar la via hi ha d'haver visibilitat, cal mirar a una i altra banda de la carretera i si no hi ha vehicles podem creuar. S'ha de tenir present que amb l'edat es perd la capacitat de valorar correctament les velocitats dels vehicles i les distàncies recorregudes, per la qual cosa la persona vianant ha d'estar segura de la distància de seguretat per tenir temps de creuar la via sense cap perill.

Com a norma general no hauríem de creuar mai pels llocs on els i les conductores pensen que no hi haurà cap vianant.

Aquestes son algunes de les principals recomanacions per a vianants:

- Camina sempre per la vorera, si jugues no molestis i deixa el pas a altres vianants.
- Utilitza sempre els passos de vianants per creuar la via.
- Mira abans de creuar, primer a l'esquerra i després a la dreta i de nou a l'esquerra.
- Si el pas de vianants està regulat pels semàfors no creuis mai en vermell o intermitent. Espera a la vorera a que es posi verd i mira si ve algun vehicle quan hakis de creuar.
- Tingues cura si passes davant d'un garatge, poden sortir cotxes.
- No creuis la via sortint entre els cotxes estacionats. Els i les conductores poden no veure't i pots patir un accident.
- Creua sempre en línia recta i mai en diagonal ni corrent.
- En les voreres estretes hem de deixar el pas a persones que ho necessiten més.

Tinguis cura de no fer servir el mòbil, els auriculars o altres aparells quan caminis per una vorera.

#### Factor 4. Seguretat viària com a conductor o conductora

### **19. Faig cas a la família o a les amistats quan em diuen que conduixo de manera perillosa**

Moltes vegades els i les conductores de més edat són les últimes en saber que la seva manera de conduir és perillosa. Moltes de les malalties

degeneratives i altres mancances pròpies de l'edat afecten a la conducció. Normalment el fet de tenir costums de seguretat i experiència en conduir ens dona seguretat i interpretem una situació de perill degut a un estat de deteriorament a una circumstància puntual que es pot solucionar en un futur.

L'entorn familiar acostuma a fer el seguiment del procés de disminució de reflexes i de comportaments d'atenció i de memòria degut a possibles malalties o al procés mateix d'envelliment propi de l'edat. Els familiars són doncs, les persones que més et poden ajudar per decidir si cal utilitzar el transport públic, anar d'acompanyant o cercar una persona experta en detectar el nivell de perill i aconsellar el procés a seguir per conduir amb seguretat.

Cal tenir present que el fet de passar la revisió per la renovació del permís de conduir no dona totes les garanties de que pot conduir amb seguretat.

## **20. Condueixo després d'haver begut alcohol**

L'alcohol afecta al comportament i a totes les capacitats psicofísiques. La persona que ha pres alcohol infravalora els riscos, disminueix el sentit de responsabilitat i la prudència, es torna més impulsiva i comet més infraccions.

L'alcohol també altera les funcions perceptives: es redueix el nombre de moviments oculars, això fa que es reculli menys informació de l'entorn; es veuen pitjor els senyals i els colors, costa més calcular la velocitat a la que es circula, es tenen problemes per mantenir la concentració, apareix la fatiga ocular i es redueix el camp visual (efecte túnel).

També afecta a l'atenció, doncs es focalitza en el centre del camp visual i no es perceben la resta de situacions que ens podem trobar mentre conduïm: avançaments, cruïlles,...

Es redueix la psicomotricitat, alterant-se la coordinació de moviments, l'equilibri, disminueix el rendiment muscular, augmenta el temps de reacció davant de qualsevol imprevist, doncs el procés de presa de decisions és més lent.

Si un o una jove ja té problemes en la conducció amb una cervesa, un got de vi o cava o una copa de conyac, ja que amb aquesta quantitat normalment arriba a 0,33 g/l de nivell d'alcoholèmia, una persona de més edat que pateix un procés de disminució de les seves facultats, si a més

a més, pren medicaments, el consum d'alcohol li afecta de manera no previsible a la conducció.

A mesura que la persona envella es perd massa muscular, i generalment es té menys aigua en el cos, pel que si es veu la mateixa quantitat d'alcohol que una persona jove o el mateix que bevia quan s'era jove, tindrà una concentració més alta d'alcohol a la sang.

També cal tenir en compte que els adults grans processen l'alcohol més lentament. El fetge és l'òrgan principal que desintoxica el cos d'alcohol i també el que processa els medicaments, recicla el ferro de la corrent sanguínia, crea proteïnes i altres coses importants que necessita el nostre organisme. Amb l'edat disminueix la seva capacitat per desenvolupar totes aquestes funcions vitals.

Si es defensa que el nivell d'alcohol segur només és el de 0,0, aquesta afirmació és encara més important en persones majors de 65 anys que són les que pateixen de certa disminució de reflexes, sobre els que l'alcohol influeix negativament.

## **21. Vaig a més velocitat de la senyalitzada**

La velocitat és un dels factors més determinants en els accidents de trànsit amb víctimes. En més d'un de cada tres accidents es constata una velocitat inadequada, augmentat el nombre de morts per aquest factor un 50%.

Cal tenir en compte que amb la velocitat augmenta la distància recorreguda mentre la persona que condueix reacciona davant de la informació de la via per la que circula. Si s'augmenta la velocitat es redueix el control del vehicle, augmenta la inseguretat en les corbes, augmenta la gravetat de l'accident.

Cal tenir en compte que a partir de 25 km/h un ocupant del vehicle pot morir si no porta cordat el cinturó de seguretat, tanmateix es pot provocar la mort d'un vianant.

Si es circula a 65 Km/h. tot i que es porti cordat el cinturó de seguretat la probabilitat de morir en cas d'accident pot ser del 50%. Un xoc a 120 km/h. equival a una caiguda vertical de 54 metres.

Cal tenir en compte que la velocitat pot enganyar a la persona, doncs influeixen moltes variables: el vehicle, l'hora del dia, la climatologia, la via, entre altres.

La distància de reacció depèn de la rapidesa de reflexes de la persona que condueix i de la velocitat a la que circula. La distància de frenada és l'espai que necessita el vehicle per detenir-se i també depèn de la velocitat, però també del tipus de via, de les condicions d'adherència del terra i de l'estat del vehicle. La suma de la distància de reacció i de frenada es denomina distància de detenció.

La majoria o la totalitat dels problemes en la conducció relacionats amb el deteriorament per l'edat es minimitzen amb la reducció de velocitat. La velocitat és el factor de risc que determina la gravetat de l'accident i de les lesions. És cert que hi ha altres problemes a resoldre, però almenys hem aconseguit reduir accidents i el principal factor de perill en la conducció. Però els actuals estudis mostren que a major velocitat major nombre d'accidents i víctimes, mentre que una reducció de la velocitat suposa un descens de la sinistralitat viària.

## **22. Utilitzo el mòbil quan condueixo**

Parlar pel mòbil quan conduïm presenta dos problemes a totes les persones que condueixen un vehicle:

- 1) Parlar pel mòbil quan conduïm, ens obliga a conduir amb una sola ma. Aquest fet dificulta la conducció i, si ja tenim problemes de psicomotricitat o d'agilitat, s'afegeix un doble perill pel que fa al control del vehicle.
- 2) Però el problema principal està en que l'atenció es divideix entre la conducció i la conversa. Després d'un minut de conduir i parlar pel mòbil, ens perdem el 40% dels estímuls de la via. Si afegim que la persona que condueix pot tenir limitacions perceptives i/o de memòria, conduir i parlar pel mòbil és encara més perillós.

Per això, si s'utilitza el mans lliures o el Bluetooth per parlar pel mòbil és veritat que conduïm amb les dues mans però seguim tenint el cap ocupat i dispers entre dues coses: la conversa i la conducció.

La distracció és un factor de risc en la conducció. En el cas de les persones majors de 65 anys, en les que de vegades es produeixen problemes d'atenció, se suma el perill de patir un accident per manca d'atenció a la carretera.

Quan conduïm i parlem pel mòbil, la conversa centra l'atenció fins a distreure'ns un 80%, d'aquesta manera no podem estar atents als principals indicadors de risc a la via.



Hem de ser valents i valentes i desconnectar el mòbil quan conduïm.

### **23. Tinc un vehicle intel·ligent que compensa les possibles mancances pròpies de la meua edat**

Aquestes podries ser les aportacions d'un vehicle adaptat a les limitacions pròpies d'algunes persones majors de 65 anys:

- Direcció assistida per manipular-lo millor per aparcar.
- Canvi automàtic per maniobrar-lo quan estigui aturat en pendent ja que no cal canviar de marxa.
- Seients rotatoris i anatòmics per entrar-sortir amb més facilitat i estar còmodes mentre conduïm.
- Llums automàtiques regulables per evitar contrastes com enlluernament, fosc o situacions ambientals de perill. Les senyals acústiques poden ajudar a no oblidar-se de connectar o desconnectar les llums.
- Retrovisors anti enlluernament, l'intern prou llarg i convex per arribar a tot arreu sense punts foscos.
- Portes corredores per facilitar l'accés al vehicle.
- Sistemes d'ajut a la conducció (ADAS) que assisteixen al i a la conductora per evitar situacions de risc o actuar en cas que no es puguin evitar com:
  - ABS (Sistema Antibloqueig de Frens) per evitar que es bloquegin les rodes quan es fa una frenada forta.
  - Alerta de tràfic creuat, que detecta quan es fa marxa enrere si s'apropa un vehicle i avisa amb una alerta acústica i un senyal lluminós en el retrovisor en el que es detecta el perill.
  - Detector Actiu de Canvi de Carril (LWD), manté al vehicle dins del carril senyalitzat amb línies (continues o discontinues) i ofereix resistència en el volant si no se senyalitza la maniobra amb l'intermitent. També pot alertar un canvi involuntari de carril quan el o la conductora es dorm o utilitza un dispositiu mòbil.

- Assistent de visió nocturna, a través d'una càmera tèrmica indica a la persona que condueix si hi ha objectes davant.
  - Sistema de detecció de vianants i ciclistes, el vehicle analitza el que té davant i si detecta alguna cosa que pot xocar contra ell, prepara els frens per detenir el vehicle. També alerta amb un avís sonor.
  - Control antibolcada (RSC), aquest sistema detecta si el vehicle pot bolcar i redueix automàticament la velocitat.
  - Control de creuer adaptatiu (ACC), controla la distància del vehicle que circula pel davant i s'adapta a la seva velocitat per mantenir la distància de seguretat.
  - Control de la pressió dels pneumàtics, alerta si el vehicle porta la pressió en uns paràmetres diferents als recomanats pel fabricant.
  - Detecció de sortida de la calçada, si detecta que el vehicle pot sortir de la carretera protegeix als ocupants tensant els cinturons de seguretat i activant el sistema d'absorció d'impactes en els seients per protegir la columna.
  - Detecció d'angle mort, avisa amb un llum en el retrovisor en el que es troba un vehicle en angle mort.
  - Control d'estabilitat electrònic (ESC o ESP), evita perdre el comandament del vehicle sobre tot en corbes o en maniobres d'emergència.
  - Frenada automàtica d'emergència, capta obstacles al davant del vehicle i que la persona que condueix no dedueix la velocitat, llavors actua sobre els frens per detenir-lo.
  - Reconeixement de senyals, capta els senyals de velocitat i prohibició d'avançament per informar a la persona conductora.
- Si tens problemes de visió escull un panel de comandament lluminós i amb lletres i nombres visibles

## **24. La meva experiència com a conductor o conductora supleix possibles limitacions pròpies de l'edat**

L'experiència pot afavorir costums de seguretat, però la disminució de la visió, l'audició i la pèrdua de reflexes psicomotrius no es pot suplir amb suposats hàbits de seguretat.

La presència d'aquestes pèrdues inclou situacions perilloses que cal reduir o compensar de manera específica. Les deficiències visuals i auditives només es poden compensar amb les correccions pertinents d'aquestes, però mai amb comportaments en la conducció. La pèrdua de reflexes es pot compensar amb certa disminució de velocitat per gaudir de més distància de seguretat i temps de reacció, però caldrà analitzar si aquesta mesura serà suficient i caldrà estar disposat i disposada a mantenir la màxima seguretat en els desplaçaments.

## **25. Condueixo cansat o cansada**

El cansament o la astènia en la gent gran és més accentuada que en la població més jove, ja que no es recuperen energies amb el descans amb la mateixa facilitat.

L'envelliment cerebral es manifesta en forma de cansament i fins hi tot, en alguns casos, com una forma d'esgotament. En algunes situacions l'estat de cansament provoca confusió, pèrdua de memòria i desorientació espacial, la qual cosa repercuteix en dèficits d'atenció amb conseqüències greus per la conducció.

Normalment si es pot aconseguir descansar amb normalitat i fruit d'una dieta equilibrada es pot conduir de manera segura. Amb un control i assessorament mèdic adequat les persones grans, moltes vegades, poden trobar-se suficientment descansades i conduir amb seguretat, sempre que sàpiguen reconèixer que quan es tornin a trobar cansades haurien de descansar o deixar de conduir durant el temps suficient per recuperar-se.

## **26. Quan condueixo reviso els efectes dels medicaments que prenc en la conducció**

En aquesta edat s'acostuma a prendre més medicaments entre els quals hi ha els calmants del dolor o els somnífers, aquests medicaments donen son, relaxen i disminueixen la capacitat de reacció, la qual cosa comporta risc tant per la persona que condueix, les persones acompanyants com pels i per les vianants.

Els principals problemes dels i de les conductores que prenen medicaments per dormir o calmar el dolor es resumeixen en:

- Disminueix el seu camp visual i l'auditiu.
- Afecten a la mobilitat, la qual cosa comporta una capacitat de resposta més lenta.
- Decreix la capacitat física degut a una major vulnerabilitat física.
- Es redueixen les seves capacitats en general.

En algunes ocasions aquesta medicació es pot incrementar puntualment, degut a alguna nova dolència temporal. La persona conductora major de 65 anys ha de saber quan aquesta medicació pot incrementar el perill en la conducció i haurà d'utilitzar un transport alternatiu.

Pot ser positiu, com a norma general, per aquella persona que es medica de manera permanent amb medicaments que relaxen, antidepressius o calmants, que condueixi amb més prudència, especialment reduint velocitat, però cal valorar si resulta millor utilitzar el transport públic per la majoria dels trajectes i el vehicle propi només en casos molt puntuals.

## **27. Conec les principals mancances que poden impedir que em renovin del permís de conduir**

### **Importància**

A Espanya hi ha, actualment, entre 2,1 i 2,8 milions de persones majors de 65 anys. Aquest col·lectiu és més fràgil i els accidents poden provocar lesions més greus amb un impacte similar. A igual impacte les lesions són més greus.

Ja hem comentat que els principals problemes de la gen gran relacionats amb la conducció són capacitat de reacció més lenta, situació d'estrès i cansament, deficiències cognitives, perceptives, visuals, auditives i de motricitat. Tots aquests fets s'agreugen amb el fet de que aquest grup acostuma a prendre més fàrmacs la qual cosa incrementa encara més el risc en la conducció. Com a conseqüència ens trobem en un continu en el que els conductors poden allargar el temps de conducció, quan poden deixar de conduir de manera temporal i quan hauran de deixar de conduir de manera definitiva. En tot cas, no hi ha una edat concreta per determinar que no es pot conduir. La edat no és determinant, doncs, sinó les habilitats i capacitats del conductor o conductora.

## **Quan hauríem de prendre precaucions per retardar el fet de deixar de conduir?**

Com és obvi, per poder conduir sempre s'han d'haver superat les proves de renovació del permís de conduir. Quan la persona conductora detecta que augmenta el temps de reacció, que les respostes davant les situacions de risc són més lentes, que l'activitat cognitiva i de la memòria presenten certa lentitud, o que costa més aparcar i presenta certs problemes de visió i audició, cal analitzar la gravetat de la situació i veure fins a quin punt es poden reduir o millorar aquests efectes adversos. Descansar de manera adequada, estar més relaxat, reduir velocitat dins d'uns límits normals, operar-se de cataractes, conduir amb un audiòfon, seguir un control mèdic de manera permanent, no prendre alcohol si ha de conduir, etc, són activitats preventives que poden retardar el deteriorament de la persona conductora.

També ajuda conduir només de dia, fer-ho per zones més segures com autopistes, no fer trajectes llargs per evitar cansar-se i fer servir el transport públic quan sigui possible i anar acompanyat d'un copilot responsable.

## **Quan hauríem de deixar de conduir de manera temporal?**

Hi ha situacions puntuals de problemes de salut, que impedeixen conduir amb seguretat. En aquest cas la persona conductora ha de deixar de conduir fins resoldre el problema en qüestió:

- Pèrdua de visió degut a cataractes o glaucoma.
- Pèrdua de oïda considerable.
- Patir un ictus, o algun altre accident o malaltia que debiliti les capacitats cognitives i de la memòria.
- Patir una baixada de defenses que provoqui cansament.
- Una situació de depressió deguda a un conflicte ocasional o més estable millorable amb tractament mèdic, etc.

Totes aquestes situacions, entre altres, obliguen a interrompre la conducció temporalment o per sempre.

Quan els tractaments pertinents resolen el problema amb operacions, medicació adequada, exercicis de recuperació, etc., la persona pot tornar a plantejar-se conduir de nou de manera gradual seguint les normes de conducció segura de respecte al codi de circulació i de conducció responsable.

En cas de que se superin els controls mèdics, propis de la renovació del permís de conduir, la persona conductora ha d'actuar amb prudència i es recomanen els següents comportaments:

- No consumir alcohol ni menjar massa si s'ha de conduir.
- Conduir de dia.
- Fer servir rutes més segures i còmodes com autopistes.
- No fer trajectes llargs de més de 2 hores.
- Controlar els efectes adversos de la medicació que pren i considerar si pot conduir.
- Anar acompanyat per un copilot que pugui orientar-lo.
- Portar ulleres i audiòfons si els necessita.
- Adaptar el vehicle a possibles mancances físiques de i de la conductor/a.
- Fer les revisions mèdiques necessàries.

## **28. Conec les normes actuals del codi de circulació relacionades amb les rotondes, les cruïlles, i la velocitat**

Hi ha una sèrie de normes de circulació fonamentals i que normalment son les que més infraccions cometen les persones majors de 65 anys. Habitualment les persones grans són molt responsables però també tenen costums perilloses difícils d'extingir, entre aquestes estan:

- ***El control de la velocitat adequada.***

Aquest és un problema general de tots els i les conductores entre les que es troben les persones grans. Els vehicles, amb molta facilitat, superen la velocitat senyalitzada. Cal recordar que la gent gran és més sensible a patir danys greus que les persones més joves.

- ***Consumir alcohol i/o altres drogues i conduir***

Amb freqüència si les persones conductores tenen per costum beure una copa i conduir, o tenen integrat beure begudes alcohòliques segueixen fent-ho en un futur, especialment si han experimentat que mai han patit un accident degut al consum d'alcohol.

El mateix passa amb el consum d'altres drogues. La conducció requereix una alta atenció i molts reflexes el consum de substàncies tòxiques redueix aquestes capacitats.

– **Fer servir el mòbil**

Mentre es condueix en alguns casos és un factor que agreuja els dèficits atencional i perceptius propis de la edat

– **Conduir de manera atrevida**

No fer servir el cinturó i saltar-se algunes normes, especialment relacionades amb la velocitat com fer avançaments, formen un conjunt de problemes de seguretat.

– **Conduir en una rotonda**

És un problema per algunes persones de més edat. No sempre es recorda que no tenim prioritat quan hi entrem, i ens hem de situar a la dreta per a preparar la sortida.

**29. Quan condueixo tinc en compte que no m'afecti la disminució dels reflexes, de la visió o l'audició que pateixo**

La nostra vida té sempre el mateix valor, cal conservar-la i viure-la amb la mateixa intensitat, tenint en consideració les peculiaritats personals i de la nostra etapa evolutiva.

La lentitud de reflexes, dificultats de percepció, juntament amb altres mancances, s'han de tenir present, per poder viure la vida amb la màxima intensitat del moment. El valor de la vida farà que, si no podem conduir amb els mateixos reflexes que quan teníem menys edat, aquesta opció per la vida ens porti a aplicar algunes mesures preventives per poder conduir amb la mateixa seguretat.

La conducció tranquil·la quan inclou l'autocontrol de la velocitat adequada, utilitzar les mesures preventives en general i, si cal, escollir altres alternatives a la conducció com l'ús del transport públic o anar d'acompanyant. En cada cas el plaer de conduir no ha de ser contrari al risc de patir un accident. Hem de prendre les decisions que més ens ajudin a viure millor.

Conduir de dia, evitar conduir en situacions de pluja, boira, neu, vent i de nit pot ser alguna de les altres solucions alternatives. Si podem, hauríem d'escollir circular per vies il·luminades, ben senyalitzades, procurar envair el menys possible el carril contrari. Si hi veus algun perill, mira d'arreglar-ho i, mentre estant, deixa de conduir.

### 30. Conduexio de manera perillosa

Les principals mancances que poden afectar a les persones majors de 65 anys es poden veure a la Taula 1

Taula 1.

Mancances de les persones conductores majors de 65 anys

Mancances	Percentatge de persones
Visuals	72%
Psico-perceptives	71%
Auditives	57%
Cardiocirculatòries	29%
Neuropsiquiàtriques	26%
Motrius	23%
Altres	20%

Totes aquestes mancances, pròpies de l'edat, poden dificultar conduir amb seguretat i justifica que, en alguns casos, no es renovi el permís de conduir. Aquest és un llistat per ordre de freqüència, cada cas pot ser diferent, però ens indica quines deficiències són les més freqüents. Una sola mancança ens pot portar a conduir de manera perillosa per nosaltres i les altres persones que ocupen també la via, com es normal, en alguns casos, es poden donar més d'una mancança.

### 31. En cas de dubte de que hi hagi perill en la conducció agafar el transport públic o vaig de passatger

En el cas que conduir comporti perill, escull una altra opció com:

- Utilitza **el transport públic**, és còmode, tranquil i pots entretenir-te fàcilment. No tinguis por en utilitzar els seients reservats o demanar-ho a la persona que l'ocupa indegudament. Mira quins descomptes tens per l'edat i tindràs un motiu més per utilitzar aquest transport.
- Que conduexi un altre i fer **de passatger o copilot** és una altra alternativa a considerar. Com a passatger cal:
  - Posar-se el cinturó i el casc i no treure-se'l abans d'aturar el vehicle.
  - Esperar-se a que s'aturi el vehicle per pujar o baixar d'ell.
  - Utilitzar els seients i agafadors per moure's dins del vehicle.



- No passar pel davant de l'autobús.

### **32. Tinc molèsties o dolor quan condueixo**

La meitat de la població als 50 anys i el 80% dels majors de 70 anys pateix d'artritis. Aquesta malaltia explica, en part, la lentitud de reacció davant d'un indicador de perill o en el cas de marxa enrere en que s'hagi de girar el cap de manera ràpida. Cal tenir present com els possibles dolors musculars poden afectar als diferents comportaments motrius inclosos en la conducció.

### **33. Quan noto que tinc problemes físics per conduir prenc mesures especials de seguretat.**

A més a més s'han de planificar les actuacions necessàries per a la prevenció d'aquests riscos que poden sorgir, com la dificultat per a concentrar-se, alteracions de la visió, cansament, lentitud de respostes i manca de coordinació motriu, reducció de les capacitats perceptives, disminució de la percepció del risc, alteracions emotives i problemes de control emocional i de la son. Fer trajectes curts, descansar sovint i agafar el transport alternatiu poden ser les solucions més recomanables.

### **34. La meva experiència com a conductor o conductora em dóna més confiança de que puc conduir amb seguretat.**

Quan una persona condueix durant molt de temps de manera segura, adquireix costums i hàbits que l'ajudaran en molts casos, però la possible disminució de reflexos i d'atenció no sempre es poden corregir amb els bons hàbits. Si un està acostumat a la màxima velocitat permesa i condueix més de tres hores sense aturar-se, amb el pas del temps aquestes costums poden ser perilloses i cal canviar alguns dels estils de conduir per uns altres propis de conductors amb menys reflexes. Sortosament la gent gran acostuma a ser responsable i condueix amb més precaució. Malgrat tot la gent gran, per conduir de manera segura, ha de practicar els reflexos i adaptar la seva conducció a les limitacions pròpies de cada conductor.

### **35. Sé quan una persona ha de deixar de conduir per sempre**

En el cas de que els problemes físics i psíquics no permetin conduir amb seguretat i aquestes causes siguin irreversibles, la persona afectada ha de deixar de conduir de manera permanent. El valor de la vida pròpia i la dels altres té prioritat per sobre de la voluntat de creure que es pot conduir, encara que sigui perillós. Patir Alzheimer, demència senil, un ictus

amb conseqüències irreversibles greus per la conducció, pèrdua de visió greu i irrecuperable, etc., son alguns dels casos que obliguen a deixar de conduir.

### **Com deixar de conduir?**

Normalment aquests casos es detecten en el reconeixement mèdic per renovació del permís de conduir i la supressió del permís ja és una manera dissuasiva. Però en la majoria dels casos són els familiars els qui detecten els problemes quan van d'acompanyants com: no respectar els senyals de trànsit, no seguir en línia recta, realitzar canvis sobtats, anar contra direcció, entre altres. Resulta molt difícil fer conscient a la persona conductora que no pot conduir. En aquest cas és la família la que juga un paper predominant. No és aconsellable amagar les claus o desinflar les rodes. És millor fer-li veure el perill que comporta conduir en aquestes situacions, acompanyar-la a la revisió mèdica, oferir portar-la, utilitzar el transport públic són algunes de les recomanacions per anar avançant cap a la nova vida, que pot resultar difícil d'acceptar, de que no ens convé conduir a nosaltres . Ha de quedar clar que viurem millor nosaltres i les altres usuàries de la via si fem servir l'alternativa d'utilitzar el transport públic o anem d'acompanyants.

### **3.5. Canvi de costums de risc per costums de seguretat**

Els costums i els hàbits s'adquireixen amb el temps i la repetició. Per aquesta raó, la gent gran té més probabilitats de tenir hàbits de risc ben integrats i, per tant, més difícils d'extingir i de canviar.

Els tres nivells inclosos en el canvi d'actituds (saber si hi ha l'hàbit, ser-ne conscient i canviar-lo), en la gent gran presenta certes peculiaritats. Fins ara en conductors i conductores joves on es pressuposa que hi ha una capacitat perceptiva i de la memòria normal es realitzaven tres blocs de preguntes:

1. Té l'hàbit: quan temps fa que realitzen aquesta acció de risc?
2. N'és conscient de que té un costum o hàbit perillós? En el cas de les persones majors de 65 anys cal advertir fins a quins punt la pèrdua de capacitat cognitiva pot disminuir la consciència dels hàbits de risc
3. I, finalment, què pot fer la persona interessada per canviar el costum o hàbit de risc en seguretat?

En el cas de les persones majors de 65 anys aquests tres nivells presenten algunes peculiaritats que cal tenir en compte.

### **Nivell 1. Saber si hi ha hàbit de risc i ser-ne conscients.**

Conèixer els costums i ser-ne conscients del perill que això comporta és un pas important per integrar nous hàbits de seguretat. Però normalment la pèrdua de memòria i de capacitat perceptiva pot arribar a disminuir la consciència del perill que suposa comportar-se de manera rutinària. Per aquest motiu no n'hi ha prou que el o la formadora vegi que hi ha hàbits de risc; en alguns casos les persones majors de 65 anys poden no tenir prou consciència de la gravetat que suposa tenir costums perilloses. Per aquest motiu en aquesta fase d'adquisició de costums tenen prioritat les activitats per millorar els costums de seguretat.

### **Nivell 2. Activitats per a canviar l'hàbit de risc en seguretat**

És possible que, en alguns casos, la repetició de comportaments no sigui suficient per adquirir nous hàbits de seguretat. Per la qual cosa s'haurà d'insistir amb freqüència i recordar quins són els nous comportaments de seguretat que cal practicar, com respectar els stops, els semàfors i en general totes les senyals de circulació. Aquestes recomanacions son útils tant per a persones conductores com per a vianants. El o la formadora que aplicarà el programa valorarà en aquesta sessió si cal oferir un suport d'assessorament de manera permanent o de manera ocasional. De totes maneres i en tots els casos cal fer un seguiment de com canvien els comportaments de la gent gran que segueix el programa quan van soles.

## **3.6. Integració d'emocions i el valor de la nostra vida**

Ser conscients de que tenim costums perilloses i saber com canviar-les no és prou garantia de que s'iniciarà un procés de canvi de comportament. Cal enfortir aquestes intencions de canvi amb sentiments favorables a la vida i d'evitació dels accidents.

En aquesta quarta fase seguim els següents nivells per ordre d'intensitat:

- Veure i comentar accidents en vídeos o DVD.
- Explicar i comentar experiències personals d'accidents de trànsit que hagi patit personalment, a la família o hagi presenciat.
- Rebre i comentar les experiències d'una tercera persona en directe que hagi patit un accident.

En tots els casos es segueix aquesta pauta:

- 1) Presentació de l'accident i de les seves conseqüències immediates.
- 2) Com es sobreviu al llarg del temps després de l'accident.
- 3) Que fàcil que seria haver evitat l'accident, i que fàcil els hi seria a les persones participants al curs evitar els accidents de trànsit.
- 4) Que sentíem totes les persones que participem en el curs (professionals i participants) quan explicaven aquestes experiències.
- 5) Compromisos personals de cada persona participant. Compromisos de grup, especialment si les persones membres del grup es coneixen i es relacionen entre elles
- 6) Compromisos individuals per escrit.
- 7) Resum general de totes les persones participants perquè siguin conscients dels compromisos individuals i del grup en general.

### 3.7. Avaluació final

L'avaluació final té com a objectiu conèixer els resultats obtinguts després de l'aplicació del programa. En aquesta fase es torna a passar el qüestionari QAR-Sen, es respon, es passen els resultats a les taules de l'annex 5 i s'interpreta de forma qualitativa, és a dir raonant els canvis que s'han produït i buscant el perquè d'aquests.

Cal tenir en compte que en aquest cas algunes de les preguntes del qüestionari estan redactades en futur de manera que la persona participant pugui deixar constància de les seves futures intencions.

El qüestionari i el full de respostes es pot consultar als annexos 3 i 8 respectivament.

### 3.8. Seguiment a mig-llarg termini

L'important de l'aplicació del programa consisteix en saber fins a quin punt estan portant a la pràctica els compromisos adquirits. Per això seria convenient saber, després d'entre 6 mesos a un any, si es compleixen els

compromisos realitzats al final del programa i així poder constatar l'impacte obtingut que es visualitza en un canvi de comportament.

Per aquest motiu és important demanar el consentiment informat a les persones participants per tal de poder realitzar aquest seguiment.

## Referències Bibliogràfiques

- AXA (2020). Universal Registration Document. ANUAL REPORT 2019. <https://www.axa.com/en/press/publications/2019-annual-report>.
- Ayuso, M. , Sánchez, R. & Santolino, Miguel (2019). Longevidad de los conductores y antigüedad de los vehículos: impacto en la severidad de los accidentes. *Anales del Instituto de Actuarios Españoles*, 4ª época, 25, 33-53. [https://doi.org.10.26360/2019\\_2](https://doi.org.10.26360/2019_2).
- Jariot Garcia, M., & Montane Capdevila, J. (2009). El modelo de cambio de actitudes y su aplicación en el diseño y desarrollo de programas formativos para la reducción de los comportamientos de riesgo en la conducción. *Seguritas Vialis. revista Europea de Tráfico, Transporte y Seguridad Vial* (1), 101-115.
- Montané, J., Jariot, M. & Rodríguez, M. (2007). Actitudes, cambio de actitudes y conducción segura. Un enfoque crítico aplicado a la reducción de accidentes de tráfico. Barcelona: Laertes.
- Montané, J., Jariot, M., Rodríguez, M., Sánchez, S., López, C. & Roche, M. (2014): Programa de sensibilització d'infractors per una mobilitat segura. SIMS. Guia del Formador. Madrid: FAC-CNAE.

## Annexes

## Annex 1 Protocol de funcionament del programa COVI-Sen

### Presentació del curs

La presentació inicial ha de ser breu. El o la educadora o formadora, a part de presentar-se, ha de presentar el curs (finalitats, objectius, estructura, normes de funcionament...etc) i de fer que els i les alumnes es presentin i expressin el motiu de la seva sanció, generant un clima de confiança i d'assoliment dels objectius. No és el moment de fer la millora de la informació, ni fer les revisions dels comportaments, ni la integració de les emocions.

### Fase 1 Avaluació Inicial

Motivar, presentar el qüestionari i donar les instruccions per contestar-lo.

Poseu un exemple (llegir una pregunta i les possibles respostes). Ho heu entès? ”

Tot seguit, se'ls hi demana sinceritat en les respostes i es motiva als i les participants per a que el contestin.

- a. “No hi ha respostes bones ni dolentes”
- b. “És molt important que contesteu amb sinceritat, doncs l'optimització dels resultats dependrà d'aquesta sinceritat, si mentiu us mentiu a vosaltres mateixos/mateixes”.
- c. “Bé ja podeu començar, Qualsevol problema que tingueu, no dubteu en preguntar-me, que us ajudaré amb molt de gust”.

### Aplicació del QAR-Sen

Mentre els i les participants estan contestant el qüestionari, és important que es resolguin dubtes i s'ajudi en la lectura o traducció a les persones que ho necessitin, d'aquesta manera evitarem l'arbitrarietat en les respostes.

### Tabulació i interpretació de resultats i selecció dels ítems a treballar

Explicar com s'han de tabular les puntuacions i convidar als i a les participants a fer-ho, així estan actius/ves i participen en l'elaboració del seu perfil.

La interpretació de les puntuacions s'han de fer a partir d'un diàleg grupal. Per crear consciència individual i de grup es pregunta: “quantes de vosaltres heu puntuat 4 en aquesta pregunta? I 3? Així es guanya molt de temps.



Aquesta fase ens serveix per seleccionar les preguntes a treballar individualment i en grup en la fase de millora de la informació (puntuacions més elevades 4, 3 i 2), adaptant-nos a les necessitats del grup.

Podem tenir preparat una presentació per ensenyar tot el procés.

No es poden fer judicis de valor, donar informació o revisar comportaments. Cal utilitzar un llenguatge positiu i entenedor.

Cal compartir els resultats amb tot el grup, fem que llegeixin la interpretació i que tots i totes se sentin identificades amb ella.

Després de contestar el qüestionari caldria fer un descans de 15 minuts.

### **Fase 2.- Millora de la Informació:**

Cal que les persones participants se seguin formant una rotllana per tal de facilitar l'intercanvi d'informació entre elles i afavorir la dinàmica formativa de la fase.

No es tracte d'una classe teòrica sobre normes, sinó d'oferir informació personalitzada per totes i cadascuna de les persones participants. De manera que totes pugin analitzar les seves creences i adonar-se de les conseqüències del seu comportament viari com a vianant i/o en la conducció.

El o la formadora ha de dominar tota la informació relacionada amb els factors de risc doncs ha de poder donar respostes ajustades al risc i la manera de pensar de les persones participants.

No es poden emetre judicis de valor o donar respostes moralitzadores; el que s'ha de fer és canviar els dubtes i els errors que comporten risc per conceptes de certesa i evidència relacionats amb la seguretat. Per poder aconseguir-ho cal assolir aquests tres nivells d'aprofundiment que serà la metodologia a seguir en aquesta fase.

### **Nivell 1. Informació bàsica o fonamental segons les preguntes de més risc.**

Cal tenir preparada una frase fonamental per a cada pregunta que resumeixi i fonamenti el risc que té aquella creença i li diu a cada participant que ha puntuat risc més alt. Aquesta frase es troba si ens preguntem perquè podem tenir un accident si puntues alt en aquella pregunta. Per exemple davant la pregunta: Corro més de la velocitat senyalitzada? La frase fonamentadora podria ser "La velocitat mata". I tot seguit preguntar què en pensen o que opinen del que s'acaba de dir. Amb aquesta frase començaríem el nivell 1. És un nivell curt però provocador que el que busca és fomentar el diàleg.

La frase, primer va adreçada a tots els que han puntuat 4 o 3, però després es parla a tot el grup.

## **Nivell 2. Informació adaptada a les persones participants**

Després dels comentaris de les participants a la frase del primer nivell, el o la formadora dóna informació adaptada a la manera de pensar de la persona i del grup. És a dir, informació que sorgeix dels seus comentaris. Per això cal escoltar, procurar identificar com han entès el que els hi hem explicat i si ho accepten o no (què penses d'aquesta informació que acabo de donar?)

Comencem per les persones que han puntuat 3 i 4, però fem que també opinin els que han puntuat 1 i 2 (què en penseu els altres del que he dit?). D'aquesta manera sabrem com pensa el grup i podrem dialogar i donar informació adaptada a tot el grup.

La dinàmica del nivell fa que sigui impossible portar un discurs preparat, doncs després d'escoltar el que ens diuen les persones participants s'ha de donar la informació que necessiten adaptada a la seva manera d'entendre.

És possible que surtin altres temes que potser no tenen a veure amb els continguts de la pregunta. No importa, els hem de tractar doncs són les persones participants qui ens diuen com relacionar les preguntes i els temes. El més important en aquest nivell és conèixer les opinions, creences i conviccions que tenen les persones participants.

Recordeu que no us han de dir que fan, sinó com ho veuen, què pensen, què opinen. Estem canviant creences no treballant comportaments. En aquest nivell és molt important que hi hagi un diàleg entre totes les persones.

## **Nivell 3. Diàleg amb el grup per aconseguir consens, si es pot.**

Acabem amb un diàleg amb tot el grup, i sobre tot cal deixar-los parlar i escoltar-los per saber si el grup està convençut. Llavors és el moment de tancar amb un acord de grup: "estàrieu doncs d'acord en que conduir havent begut, sempre és perillós?".

Si hi ha persones poc convençudes o molt crítiques és important suavitzar el valor "Podríem dir que, en general, l'alcohol pot ser perillós per la conducció?"

## **Fase 3. Revisió d'hàbits i comportaments**

En aquesta fase també els alumnes s'han de situar en forma de U o en rotllana.

Aquí no hi ha discussions ni comentaris nostres ni dels companys. Si alguna persona participant fa algun comentari procurarem discretament que no interfereixi.

S'ha d'anar amb compte de no jutjar, ni fer comentaris de moral o ètica. Compte també amb la comunicació no verbal, doncs de vegades diem més amb el nostre cos que amb les paraules.

Aquesta fase té tres nivells:

### **Nivell 1: Conèixer fins a quin punt s'ha instal·lat l'hàbit de risc.**

Per conèixer els hàbits del factor o factors de risc s'utilitzaran les següents preguntes:

Què fas? (en relació al factor de risc). Exemple: a quina velocitat vas? Quina quantitat d'alcohol prens?...

Des de quan ho fas?

Amb qui ho fas?

Quan ho fas?

Què sents quan ho fas o quan no pots fer-ho?

La persona participant parla del seu comportament com a vianant o conductora i nosaltres escoltem. No es poden produir discussions. No es poden inventar preguntes. Cal utilitzar un esquema per anotar les respostes. Cal escoltar.

### **Nivell 2: Ajudar a la persona participant a fer-la conscient de com té instal·lat l'hàbit de risc.**

Les preguntes a utilitzar serien:

Aquests comportaments.... et surten sense pensar-hi? O Actues de manera inconscient?

### **Nivell 3: Preparar els comportaments que haurà de practicar per substituir els actuals hàbits de risc en costums de seguretat**

Es poden utilitzar aquestes preguntes:

Segons tu, quins d'aquests comportaments (en relació al factor de risc) són més perillosos o creus que podrien provocar un accident?

Si tinguessis l'oportunitat de canviar els teus comportaments de risc, per on començaries?

Opcional. Quins d'aquests comportaments o hàbits et resultarien més fàcils de canviar?

Aquest nivell té el perill de fer-te creure que pots moralitzar o donar consells a les persones participants, mira de no caure-hi i que siguin elles les que verbalitzin aquesta intenció de canvi.

#### **Fase 4. Integració de les emocions.**

Encara que la persona testimoni estigui seleccionada o sigui experta, convé parlar amb ella per recordar-li que expliqui breument l'accident, les seves conseqüències immediates i com perduren encara avui les conseqüències. També cal informar-li qui serà resistent i facilitador.

S'ha de passar de la fase anterior a aquesta sense interrupcions (no fer cap pausa). Aquesta fase pretén que les intencions de canvi de la fase anterior ara es transformin en compromisos. La presentació de la persona testimoni ha de ser directa i simple, no s'han de donar pistes sobre el què ens dirà o de què ens parlarà, podria ser més o menys:

"Ara que ja hem acabat la revisió dels comportaments i totes heu manifestat quins són els vostres hàbits de risc a la conducció, m'agradaria presentar-vos a una persona..."

Aneu a buscar al testimoni i...

"Vull presentar-vos en (Nom del testimoni) que ha vingut a parlar-nos d'una experiència que vol compartir amb nosaltres".

Una vegada la persona testimoni ha acabat és recomanable fer 3-5 segons de silenci. Tot seguit, si veiem que el testimoni està bé emocionalment, el o la formadora expressa els seus sentiments envers les conseqüències de l'accident que ha explicat la persona i demana a les participants que facin el mateix.

Tot seguit, fa una reflexió emotiva breu relacionant la gravetat del factor de risc que ha explicat el testimoni amb la resta de factors de risc:

"M'agradaria que veiéssiu com és de fàcil l'evitar un accident de trànsit i el difícil que és superar-ne les conseqüències...i, sobretot, com tots els factors de risc, que en aquest cas a estat "l'alcohol", però també podria haver estat la velocitat, el mòbil, el cansament, el cinturó... tenen sempre conseqüències negatives"

És molt important que a la reflexió quedi molt clar que qualsevol factor de risc pot ser la causa de l'accident i de les seves conseqüències. Cas contrari,

les persones que presentin un factor de risc no coincident amb el que ha mencionat el testimoni poden pensar que els hàbits de risc que ells fan no tenen relació amb l'accident presentat a la sessió.

Seguidament, demaneu a les persones participants que expressin el que senten en relació a l'experiència compartida pel testimoni i els ajudeu a que puguin expressar les seves emocions, procurant no forçar la verbalització de sentiments

“ Ara, després d'escoltar al testimoni (nom del testimoni), Com us sentiu?”

Ha arribat el moment de demanar el compromís. Dirigint-te a una de les participants que sigui col·laboradora li podries dir:

“(Nom del participant), en relació al teu factor de risc, que és (factor de risc:) què estàs disposat a fer per a què situacions com les que ens acaba d'explicar en (Nom del testimoni) no tornin a succeir...?” o bé “(Nom del participant) Què podries canviar, en relació al teu factor de risc, que és (factor de risc:) per a què (Nom del testimoni), sàpiga que el seu esforç de venir fins aquí a compartir amb nosaltres aquesta experiència servirà per a què accidents com aquest no tornin a passar?”

És importat començar a demanar els compromisos per les persones més facilitadores. En aquesta fase si trobem una persona resistent o encara poc convençuda podem utilitzar a la resta del grup per a demanar-li opinió sobre la persona menys convençuda i que li facin preguntes o bé que opinin en relació al compromís que ha fet: “Que en penses del compromís que ha fet...? Com creus que el podria millorar?...”.

Si el testimoni es troba present, podem demanar-li que opini sobre els compromisos i les resistències d'algunes persones. En molts casos, serà un facilitador en la presa d'aquests compromisos i per ell/ella serà satisfactori veure que els alumnes estan disposats a eliminar conductes de risc.

Els compromisos han de ser concrets i convincents i no només intencions de canvi. Verbs com intentaré, miraré de fer...etc. no exigeixen gaire responsabilitat per part de la persona, has de procurar ajudar-la a aprofundir els compromisos perquè augmenti el seu nivell de seguretat i implicació.

Una vegada els participants han fet el compromís verbalment se'ls hi demana que ho facin per escrit a l'annex, però no ha de ser de forma impositiva, sinó... “I ara que ja hem fet un compromís verbal, per a què quedi com a més formal, i ningú digui que les paraules se les emporta el vent, el què farem és escriure'l a la pàgina...”

Si algú no vol escriure'l no el forceu, després ho escriviu vosaltres mateixos.

### **Fase 5. Avaluació final.**

Com que les persones participants ja saben la mecànica, només caldrà aclarir els dubtes que puguin tenir. En aquest fase els hi heu d'aplicar novament el qüestionari, tabular els resultats i presentar-los gràficament a la taula de puntuacions, la persona els comenta establint una comparativa en relació amb la situació inicial per a així poder veure què ha canviat i què ha mantingut des d'un punt de vista qualitatiu.

És important que siguin conscients del seus guanys o resistències en el seu perfil de risc, que coneguin els dels altres i vegin que tots també coneixen el seu. Sempre hem treballat en grup i ara encara més. Això enfortirà encara més els compromisos.

### **Fase 6. Tancament.**

Atenció aquesta és la fase d'acomiadament, és probablement el que més es recorda. S'ha de ver amb contundència, el valor de la vida, la prevenció d'accidents és el que dona força a l'assertivitat amb que tancarem de manera forta i emotiva. Cada persona té el seu estil, però la sinceritat s'ha de manifestar.

Es recomana fer un tancament valorant no només el curs en general i el grau d'aprofitament per part dels alumnes, sinó que pugui valorar els compromisos que ha assolit el grup.



## Annex 3 Qüestionari d'avaluació del risc adreçat a conductors i vianants sèniors (QAR-Sen)

### Factor 1

1. Camino cada dia de mitjana

1	2	3	4
Més de 60 minuts	Entre 30 i 59 minuts	Entre 15 i 29 minuts	Menys de 15 minuts

2. La meva alimentació és saludable

1	2	3	4
Molt	Bastant	Poc	Gens

3. Em faig revisions mèdiques amb regularitat

1	2	3	4
Totalment	Sovint	Poc	Mai

4. De lluny veig les imatges borroses

1	2	3	4
Gens	Una mica	Bastant	Molt

5. De nit veig igual que de dia

1	2	3	4
Totalment d'acord	Bastant d'acord	Bastant en desacord	Totalment en desacord

6. A casa em diuen que baixi el volum de la televisió

1	2	3	4
Mai	A vegades	Gairebé sempre	Sempre

### Factor 2

7. Se m'obliden algunes coses: el nom de les persones, on he posat les coses, apagar el llum, un encàrrec, ...

1	2	3	4
Mai	A vegades	Gairebé sempre	Sempre



8. Els meus reflexes són

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Molt bons	Bastant bons	Poc bons	Gens bons

9. Em costa concentrar-me o estic distret/a

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	De vegades	Gairebé mai	Mai

10. Faig exercicis mentals per mantenir actiu el pensament

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Cada dia	De vegades	Gairebé mai	Mai

### Factor 3

11. Quan vaig a peu passo pel pas de vianants.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	Quasi sempre	Alguna vegada	Mai

12. Quan hi ha semàfors passo en verd.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	Quasi sempre	Alguna vegada	Mai

13. Quan agafo el transport públic sé com m'he d'esperar, pujar i baixar del vehicle de manera segura.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Totalment	Bastant	Poc	Gens

14. La gent gran té cert reconeixement social, fins hi tot quan hem de creuar la via com a vianants.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Gens	Poca	Bastant	Molta

15. Quan vaig per la vorera tinc present els possibles perills que em puc trobar.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	Quasi sempre	Alguna vegada	Mai

16. Quant camins tinc present les meves possibles limitacions

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	Quasi sempre	Alguna vegada	Mai

17. Si no hi ha pas de vianants travesso per la cruïlla

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	Quasi sempre	Alguna vegada	Mai

18. Si he de caminar per una carretera vaig per l'esquerra.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	Quasi sempre	Alguna vegada	Mai

**Factor 4** (respon aquest bloc només si condueixes un vehicle)

19. Crec que escoltaré a la família quan em digui que condueixo de manera perillosa

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	De vegades	Gairebé mai	Mai

20. Condueixo després d'haver begut alcohol

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Mai	Alguna vegada	Freqüentment	Sempre

21. Vaig a més velocitat de la senyalitzada

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Mai	Alguna vegada	Freqüentment	Sempre

22. Utilitzo el mòbil quan condueixo

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Mai	Alguna vegada	Freqüentment	Sempre

23. Tinc un vehicle que em compensa de les possibles mancances pròpies de la meua edat.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Molt	Bastant	Poc	Gens

24. La meua experiència com a conductor o conductora supleix possibles limitacions pròpies de la meua edat.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Gens	Poques	Bastants	Moltes

25. Condueixo cansat o cansada

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Mai	Alguna vegada	Freqüentment	Sempre

26. Quan condueixo reviso els efectes dels medicaments que prenc en la conducció

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	Freqüentment	Alguna vegada	Mai

27. Conec les principals mancances pròpies de l'edat que poden impedir que em renovin el permís de conduir.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Totalment	Bastant	Poc	Gens

28. Conec les normes actuals del codi de circulació relacionades amb les rotondes, les cruïlles, i la velocitat

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Totalment	Bastant	Poc	Gens

29. Quan condueixo tinc en compte que no m'afectin la disminució dels reflexes, de la visió o l'audició que pateixo

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Totalment	Bastant	Poc	Gens

30. Condueixo de manera perillosa

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Gens	Poc	Bastant	Molt

31. En cas de dubte de que hi hagi perill en la conducció agafo el transport públic o vaig de passatger.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Sempre	Quasi sempre	Alguna vegada	Mai

32. Tinc molèsties o dolor quan condueixo.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Cap	Algunes	Bastants	Moltes

33. Quan noto que tinc problemes físics per conduir prenc mesures especials de seguretat.

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Totes	Bastants	Algunes	Cap

34. La meva experiència com a conductor o conductora em dóna més confiança de que puc conduir amb seguretat

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Cap	Alguna	Bastant	Totalment

35. Sé quan una persona ha de deixar de conduir per sempre

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Gens	Poc	Bastant	Molt

# Annex 4. Full de respostes QAR-Sen. Avaluació Inicial

Nom i cognoms \_\_\_\_\_ Data de naixement \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Gènere:  Dona  Home  Altre, Quin \_\_\_\_\_  
 Telèfon \_\_\_\_\_ Correu electrònic \_\_\_\_\_

### Factor 1

	1	2	3	4
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

+  +  +

Puntuació Total Factor 1

### Factor 2

	1	2	3	4
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

+  +  +

Puntuació Total Factor 2

### Factor 3

	1	2	3	4
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

+  +  +

Puntuació Total Factor 3

### Factor 4

	1	2	3	4
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Factor 4

	1	2	3	4
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Puntuació Total Factor 3

## Annex 5. Perfil individual segons l'avaluació inicial i final de cada un dels factors

Nom i cognoms: \_\_\_\_\_

1. Anota les puntuacions obtingudes a cada factor i la puntuació total

Factor	Puntuació Avaluació Inicial	Puntuació Avaluació Final
Factor 1		
Factor 2		
Factor 3		
Factor 4		
Puntuació total		

2. Uneix les puntuacions AI (Avaluació Inicial) en color vermell i les AF (Avaluació Final) en color verd

R	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	AI	AF	R
25	7	7	8	8	8	8	12	12	26	26	25
			9	9	9	9	13	13	27	27	
							14	14	26	26	
50	8-9 10-11 12-13 14	8-9 10-11 12-13 14	10	10	10	10	15-16	15-16	29-33	29-33	50
			11	11	11	11	17-18	17-18	34-38	34-38	
			12	12	12	12	19-20	19-20	39-43	39-43	
			13	13	13	13	21-22	21-22	44-48	44-48	
			14	14	14	14	23-24	23-24	49-53	49-53	
			15	15	15	15			54	54	
75	15-16 17-18 19-20 21-22 23-24 25-26	15-16 17-18 19-20 21-22 23-24 25-26	16-17-	16-17-	16-17-	16-17-	25-26	25-26	55-59	55-59	75
			18-19	18-19	18-19	18-19	27-28	27-28	69-64	69-64	
			20-21	20-21	20-21	20-21	29-30	29-30	65-69	65-69	
			22-23	22-23	22-23	22-23	31-32	31-32	70-74	70-74	
			24-25	24-25	24-25	24-25	33-34	33-34	75-79	75-79	
			27	27	27	27	35-36	35-36	80-81	80-81	
99	+26	+26	+27	+27	+27	+27	+36	+36	+ 81	+ 81	99
	<b>Factor 1</b> Deteriora-ment físic	<b>Factor 2</b> Deteriorament psíquic	<b>Factor 3</b> La seguretat viària com a vianant	<b>Factor 4</b> La seguretat viària com a conductor/a	Perfil global						

## Annex 6. Interpretació de l'avaluació del risc dels conductors majors de 65 anys

### A.- Interpretació del perfil global (suma puntuació dels 4 factors junts)

#### 1.- Menys de 36 punts. Nivell de risc baix

Estàs en una franja de baix nivell de risc. Això vol dir que, entre els 4 factors de risc aquí descrits no n'hi ha cap que posi en perill la conducció, al menys de manera immediata.

Cal tenir present quins son els factors de seguretat que t'ajuden a mantenir-te de manera preventiva i quins apareixeran en un futur pròxim degut al deteriorament propi del desgast de l'edat, per estar alerta i mantenir-se en aquesta franja de conducció segura.

#### 2.- Entre 37 i 71 punts. Nivell moderat de risc

En aquest nivell sobresurten alguns comportaments de risc moderat. Cal analitzar si aquests indicadors de risc es poden reduir o al contrari s'està en un procés de creixement del risc degut al deteriorament general. Si els comportaments de risc son deguts a processos de deteriorament físic i psíquic, cal analitzar si es pot realitzar un procés de disminució del deteriorament. Si al contrari els factors de risc son deguts als factors específics de risc com a conductor. Probablement aplicant les mesures preventives adequades és pot reduir aquest nivell moderat de risc.

#### 3.- Entre 72 i 105 punts. Nivell elevat de risc.

Aquest és un nivell d'alerta. En aquesta franja hi ha algun factor elevat de risc. Per patir un accident només cal la presència d'un indicador de risc i un comportament inadequat. Cal estar alerta i decidir sortir d'aquesta franja de risc. Probablement insistint en els factors de risc més elevats es podrà aconseguir conduir de manera segura.

#### 4.- Més de 105 punts. (entre 105-140). Nivell màxim de risc.

Estàs en la franja més elevada de risc. Probablement els factors elevats de risc pertanyen a diversos blocs del deteriorament físic, psíquic com a comportaments propis del conductor. No convé situar-se en aquest nivell. Cal aplicar totes les mesures de prevenció i plantejar-se si cal servir-se d'altres alternatives més segures com transport públic o anar d'acompanyant.

## **B.- De manera específica per factors .**

### **I.- Avaluació del deteriorament físic (Factor 1)**

#### **1.- Menys de 7 punts.- Baix nivell de risc**

Els indicadors de deteriorament físic presenta nivells moderats, i de fet no crea problemes greus en la conducció. És el moment de fer exercici i d'alimentar-nos de manera equilibrada i poder fruit d'un estat de salut física que ens permeti conduir amb seguretat.

#### **2.- Entre 7 i 12 punts. Nivell moderat de risc.**

La salut física afecta les respostes motrius. Es recomana fer exercici, acudir al metge per medicar-se si cal i controlar els efectes secundaris adversos. Estem en una situació de risc inicial que cal prevenir i curar.

#### **3.- Entre 13 i 18**

Els problemes físics podrien afectar a la conducció. Cal iniciar un diagnòstic correcte per veure si tenim problemes i podem millorar i continuar conduint

#### **4.- Més de 18 punts**

Els problemes poden ser importants i irreversibles cal anar al metge per tenir un diagnòstic adequat i no posar en perill la nostra vida conduint de manera perillosa.

### **II.- Avaluació del deteriorament psíquic (Factor 2)**

#### **1.- Menys de 6.**

Nivell acceptable del deteriorament mental segons l'edat. Cal esforçar-se per seguir en aquest nivell de salut

#### **2.- Entre 6 i 10.**

Nivell moderat de salut psíquica i mental. Cal tenir present els indicis de perill i seguir les recomanacions mèdiques i psicològiques.

#### **3.- Entre 11 i 15**

Indicis psicològics importants relacionats amb la conducció com reducció de reflexes i problemes de memòria

#### **4.- Més de 15.**

Problemes de reflexes, agilitat mental i de memòria que pot afectar greument a la conducció. Cal obtenir un diagnòstic adequat i seguir les recomanacions mèdiques i psicològiques.

### **III.- Avaluació de la seguretat com a vianant (factor 3)**

#### **1.- Menys de 9 punts. Nivell baix de risc**

En general compleixes amb la normativa com a vianant. Cal seguir en aquesta línia, no baixar la guàrdia i estar atent als possibles canvis físics, psíquics



## **2.- Entre 9 i 14 punts. Nivell moderat de risc.**

Estàs en una franja de nivell moderat de risc. Hi ha comportaments que presenten cert perill. Convé detectar-lo i reduir-lo, o al menys mirar de no incrementar-lo

## **3.- Entre 15 i 23 punts. Nivell elevat de risc**

Aquesta ja és una franja perillosa. Hi ha comportaments que son perillosos. Algunes puntuacions de tres o fins hi tot de 4 impliquen perill de patir un accident greu. Cal prendre mesures preventives d'immediat. La nostra vida està en perill.

## **4.- Més de 23 punts. Nivell molt alt de risc**

Aquest és un nivell de risc greu imminent. Cal considerar les puntuacions més altes que impliquen alta probabilitat de patir un accident i donar-hi solució. La situació de risc actual exigeix un canvi radical de manera immediata.

## ***IV.- Avaluació de la seguretat com a conductor/a (Factor 4)***

### **1.- Menys de 17 punts.**

Baix nivell de risc. Cal mantenir-se en aquest nivell i prestar atenció als petits incidís de perill.

### **2.- Entre 17 i 33.**

Nivell moderat de risc. Hauríem d'intentar reduir els possibles indicadors de perill per entrar en altre nivell més saludable

### **3.- Entre 34 i 49.**

Nivell elevat de risc. S'ha de reduir ràpidament els factors de risc que provoquen aquesta situació

### **4.- Més de 49 punts.**

Nivell de perill greu. Cal utilitzar el transport públic i deixar de conduir mentre considerem si aquesta situació és puntual o permanent.

## Annex 7. Compromís

Jo, \_\_\_\_\_ em comprometo

a:



Autoritzo al Centre que imparteix aquest curs a utilitzar les meves dades per poder realitzar estudis estadístics amb la finalitat de millorar els resultats d'acord amb el que estableix la llei orgànica 15/1999 de protecció de dades de caràcter personal.

Sí

No

Data i signatura

## Annex 8. Full de respostes QAR-Sen. Avaluació Inicial

Nom i cognoms \_\_\_\_\_ Data de naixement \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Gènere:  Dona  Home  Altre, Quin \_\_\_\_\_  
Telèfon \_\_\_\_\_ Correu electrònic \_\_\_\_\_

Factor 1				Factor 3				Factor 4							
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/>				17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Puntuació Total Factor 1				18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="text"/>				<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/>				31	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Factor 2				Puntuació Total Factor 3				32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	2	3	4	<input type="text"/>				33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Factor 4				34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	2	3	4	35	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/>					
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Puntuació Total Factor 3					
<input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/>				21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>						
Puntuació Total Factor 2				22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							
<input type="text"/>															

