

La conducción envejece a ritmo vertiginoso

Unos 300.000 valencianos circulan con más de 70 años entre altos índices de siniestralidad y gravedad en accidentes

Intersecciones, salidas de vías rápidas o las incorporaciones, entre las principales trampas para los usuarios con edad más avanzada

J. A. MARRAHÍ



VALENCIA. Un hombre de 87 años en contradirección causó el accidente de Rotglà i Corbera con cinco fallecidos. El grave siniestro ha vuelto a suscitar el debate sobre las condiciones de salud y habilidad de los mayores para ponerse al volante en un contexto de envejecimiento de la población en el que ya son más de 300.000 los mayores de 70 años que circulan en la Comunitat.

Así lo reflejan datos sobre el censo de conductores facilitados por la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia. La cantidad de mayores al volante asciende a pasos agigantados: en media década hemos pasado de 254.000 a los actuales 300.000 que suponen ya un 10% del total de conductores de la región. El ascenso de mayores al volante es mayor que en franjas inferiores de edad.

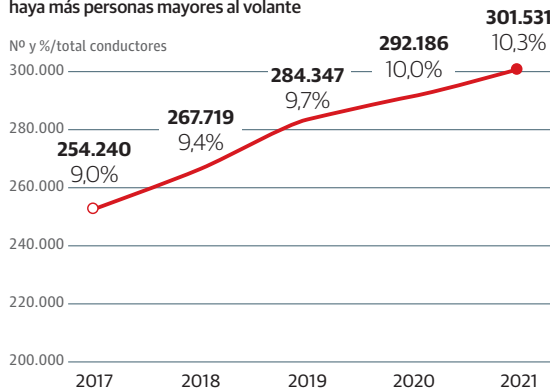
Las consecuencias de este fenómeno han sido analizadas al detalle por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universitat de València. Su fun-

Las víctimas piden que la aptitud la dictamine el médico de familia

El XIV foro contra la violencia vial de la asociación Stop Accidentes estuvo centrado en la movilidad de los mayores. En sus conclusiones, se propuso que los centros de reconocimiento de conductores dependan de la autoridad sanitaria en lugar de estar vinculados a la DGT. Esto permitiría un mayor conocimiento de cada caso. «El médico de familia es el que debería certificar la idoneidad o no de renovar el permiso de conducir», estiman. Al mismo tiempo, «debería dejarse guiar, en muchos casos, por las advertencias de los familiares» del usuario.

Conductores mayores de 70 años

El envejecimiento de la población produce que cada vez haya más personas mayores al volante



Fuente: Dirección General de Tráfico.

GRÁFICO P. C.

dador e investigador, Luis Montoro, aborda las claves del problema. Según expone, «los mayores de entre 65 y 70 años son un grupo que, en porcentajes absolutos, no tiene muchos accidentes, pero por kilómetros recorridos tienen los índices más altos junto con los de la franja de entre 16 y 25 años. Y cada vez hacen más kilómetros».

Además, en caso de accidente su letalidad es casi cuatro veces superior a la del resto de la población. «Tienen más posibilidades de muerte o lesiones graves: pérdida de masa ósea, peor respuesta orgánica... A partir de los 85 años los resultados de los accidentes son muy graves: el triple que un joven».

Principales debilidades

¿Qué los hace más proclives al accidente? «No corren, no conducen sin carné, no beben alcohol ni cometen infracciones. El problema está en la pérdida de capacidades psicofísicas o desconocimiento». Según Montoro, «reaccionan más lentamente y por eso tienen más accidentes en las intersecciones, las salidas de las vías rápidas y en las incorporaciones».

Pero hay más: «Tienen más fatiga, una conducción más lenta, peor coordinación movimientos y, en ocasiones, dudas». También «peor audición y visión». Es el

Uno de cada diez conductores tiene más de 70 años y la proporción crece por envejecimiento de la población

«No corren, no cometen infracciones, no beben, pero reaccionan más lentamente y sufren más fatiga y dudas»

problema más grave, pues el 90% de la información que recibe un conductor es por la vista. Su adaptación a los cambios de luz es menor y son más sensibles a deslumbramientos. «A los 65 años la posibilidad de deslumbramiento es cuatro veces superior que a los 20», destaca el experto universitario.

Segunda clave: las enfermedades. «Muchas afectan a la conducción, como el azúcar, el reuma o los problemas corazón». Destaca Montoro el riesgo que llega con la mayor medicación propia de esta edad: «El 40% de los mayores de 65 años toma más de cinco fármacos al día y el 60% se automedica».

En general, los mayores «tienen un mundo más subjetivo», es decir, «mantienen peor la aten-



En circulación. Varios vehículos avanzan por la avenida Ausiàs March de Valencia.

IRENE MARSILLA

ción y sufren más distracciones, soportan peor la presión del tráfico y de los otros conductores».

Posibles soluciones

En un panorama generalizado de envejecimiento de la población española, la conducción de persona mayores supone un desafío para la seguridad vial. ¿Cómo mejorar, prevenir y evitar desgracias como la de la Ribera?

Para Montoro, una de las prioridades debería ser mejorar la investigación. Según lamenta, «hay muy pocos estudios sobre el tema. Si no se sabe dónde, cómo y por qué tienen los accidentes no se puede actuar».

Los investigadores de Intras han descubierto, por ejemplo, que hay más víctimas y accidentes en julio, septiembre y octubre. Septiembre es el mes más letal y los hombres tienen un porcentaje mucho mayor de accidentes y de fallecidos. O que cuanto mayor es la edad, menor es la utilización del cinturón trasero.

El instituto de seguridad vial apuesta por que los mayores utilicen vehículos más nuevos. Emplean coches o motos más viejos «y eso es un grave peligro en caso de accidentes». En caso de siniestro, y comparado con los turistas de menos de cinco años, el riesgo de muerte o accidente grave es casi el dos veces superior en coches de entre 10 y 14 años. Y



Seguridad vial en mayores

Principales claves de la conducción entre los ancianos

LETALIDAD EN CASO DE ACCIDENTE



A partir de los 85 años

Los resultados de los accidentes son muy graves:



MÁS PROCIVES A TENER ACCIDENTES PERO

NO por infracciones



Sí por pérdida de capacidades psicofísicas

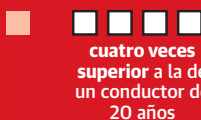
Aumenta su tiempo de reacción, por lo que hay pérdida de la rapidez en las capacidades mentales

Peor audición y visión: Grave problema ya que el 90% de la información del conductor es visual

Por la noche los problemas aumentan

Tienen peor agudeza visual y menor adaptación a los cambios de luz

La posibilidad de deslumbramiento a partir de los 65 años es



Fuente: Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

GRÁFICO P. CABEZUELO

El riesgo ante un deslumbramiento en una persona de 65 años es cuatro veces superior que a los 20

El experto Luis Montoro alerta: «Las carreteras no están hechas para mayores, con zonas de iluminación defectuosa»

casi tres veces más en turistas de entre 15 y 19 años.

También es preciso mejorar las infraestructuras. «Las carreteras no están hechas ni pensadas para conductores mayores, la iluminación en sitios de riesgo es nula o defectuosa. Y lo peor, las señales. Muchas no son visibles, legibles, creíbles e inteligibles, están muy concentradas, tienen letras pequeñas o son de un tamaño que hace difícil su visión», denuncia Montoro.

Revisiones más frecuentes

Otro de los puntos esenciales para el investigador es «cambiar las revisiones psicofísicas». Pone el acento en «mejorar las revisiones haciéndolas más específicas para los mayores». Y, a partir de los 65 o 70 años, «se deberían cambiar los periodos. Ahora son cada cinco años y habría que acortarlos al menos a tres».

También considera esencial «que los conductores mayores tengan más formación e información, pues más del 80% dice que la que les llega es nula o insuficiente». Como destaca Montoro, «nadie les informa, por ejemplo, de no conducir de noche o al atardecer por carreteras desconocidas y en condiciones climatológicas adversas».

En la ciudad, y de noche, sugiere que los conductores de edad avanzada circulen por las grandes vías y las más iluminadas, con mucha distancia de seguridad y sin giros bruscos. Otro buen consejo es «no conducir demasiadas horas y hacer un descanso cada hora y media, como mucho».

Falta de guías

Para el experto en seguridad vial, otro de los problemas con esta cuestión es que «no hay guías para conductores mayores y sus familiares, un elemento que permitiría que sepan lo que tienen que hacer si observan ciertos comportamientos».

Tal y como publicó esta semana LAS PROVINCIAS, tanto víctimas de accidentes como expertos o guardias civiles consideran que hay que mejorar el sistema de los reconocimientos médicos. Opinan que deberían ser más frecuentes para un mejor control de la aparición repentina de enfermedades o deterioros cognitivos en mayores que compliquen su capacidad de conducir.