

El envejecimiento de la población abre debates sobre la seguridad vial

Asociaciones de conductores, de médicos y de autoescuelas defienden posturas para afrontar este reto de las carreteras

ÁLVARO GÓMEZ



En España la población mayor de 65 años supone el 18% del total, pero en los próximos 20 años la cifra subirá de tal manera que casi uno de cada tres españoles habrá llegado a la tercera edad.

Son datos de 2014, pero la proyección no deja de presentar una nueva realidad demográfica que, sin duda, debería abrir nuevos escenarios de debate en aspectos como la seguridad vial.

Nos encontramos en una sociedad con ciudadanos que cada vez viven más gracias a la ciencia, la alimentación y la actividad física y desean envejecer con vigor, manteniendo sus hábitos y derechos. Y aunque hemos evolucionado notablemente en calidad de vida, nuestros cuerpos experimentan la consiguiente pérdida de facultades que llegan de la mano de los años.

A la pérdida progresiva de todo tipo de reflejos y capacidades (sensoriales, físicas, psíquicas o de concentración) añadamos el habitual consumo de medicamentos, así como la consolidación de hábitos inadecuados al volante o el desconocimiento de los cambios normativos, dibujándose así un panorama que exige respuestas en el plano de la concienciación individual y, para algunos, también la necesidad de implementar nuevos controles que eviten la presencia de conductores no aptos.

La Comisión Europea advierte que la tasa mortalidad para conductores mayores de 75 años comienza a ser cinco veces superior a la media de la población, duplicándose también las lesiones. Durante el año 2014, según datos de la DGT, 477 personas mayores de 65 años perdieron la vida en el asfalto. Si tenemos en cuenta las previsiones anteriores, el número de víctimas mortales podría alcanzar la cifra de 800 personas mayores de 65 años, según un estudio del RACE y Liberty.

El trabajo puso de relieve algunas cifras de interés. El ratio de accidentes de tráfico en los mayores de 65 años por millón de habitantes alcanza el 56,6 frente al 37,6 en la población entre 30 y 64 años.

Supone casi 20 puntos por encima de la media. Por tanto, los mayo-

res constituyen el tramo de edad con más víctimas mortales por accidente de tráfico, junto con los jóvenes de 25 a 34 años, por delante del tramo de 15 a 24 años. Resulta básico ese paso personal, el del reconocimiento de las limitaciones sobrevenidas con los años, pero algunos actores apuestan por situar más controles sobre los requisitos que debemos mantener al frente de un volante al llegar a la tercera parte de nuestra vida. Conductores, médicos y examinadores ofrecen su versión.

¿Son fiables las pruebas para renovar la licencia de conducir?

La luz verde en la autorización pasa por los centros de reconocimientos médicos en los que se nos someten a unas pruebas que testan la agudeza del oído, la visión o los reflejos.

Trece millones de conductores en España exigen más control a la

Las clínicas dicen que, con la ley en la mano, «es muy difícil retirar el carnet a un conductor»

Administración y casi el 60% de los encuestados piensa que los exámenes psicotécnicos son poco rigurosos, según un estudio que realizó la Fundación Línea Directa en 2016.

El porcentaje de castellano leoneses que tiene esa sensación asciende al 65%. Entre otros datos significativos, también se extrae que el 98% de los conductores de nuestra región afirma no haber suspendido nunca un examen psicotécnico; mientras que 11.000 de estos automovilistas que arrastraban deficiencias psico físicas superaron las pruebas sin que estos problemas quedaran reflejados en el informe final. En este campo, el 43% de los conductores de más de 65 años tienen un coche cuya antigüedad supera los 10 años, añadiendo inestabilidad y deficiencia tecnológica en los sistemas de defensa ante un accidente.

El doctor Guillermo González Antón es médico miembro de la Asociación Española de Medicina de Tráfico. «Es un problema real porque como en todos los estamentos de la vida hay gente que ha visto (en los reconocimientos) sólo un foco para obtener beneficios y no se toma muy en serio las cuestiones. Pero creo que la mayoría de los centros sí creemos en el sistema, nos lo tomamos en serio y cumplimos con los requisitos mínimos exigibles para que las personas que se pongan delante de

un volante estén en condiciones optimas».

Las clínicas donde se realizan estos controles no arrastran la mejor de las reputaciones en la labor de diagnosticar las aptitudes de los conductores. Una fama que, en parte, ha sido ganada a pulso, según el doctor González: «En algunas ocasiones de forma merecida y en otras no tanto, no tenemos el crédito y la credibilidad social que debiéramos. Piensan que no hacemos nuestro trabajo y simplemente nos dedicamos a recaudar dinero. Pero creo que, poco a poco, las personas se van dando cuenta que, en general, las cosas se van haciendo bien y se intenta hacer una medicina preventiva para evitar que personas que no están en condiciones óptimas para conducir tengan alguna restricción o recomendación».

Aceptando que se cumple la ley,

La accidentalidad en mayores de 65 años es 20 puntos superior a la de edades inferiores

Ningún aprobado en un estudio con 50 conductores

Un estudio local realizó pruebas teóricas, con test psico-técnicos y prácticas (en un simulador), a medio centenar de segovianos

■ A. G. C.

Para completar los datos y aportar cifras y reflexiones, Onda Cero Segovia realizó este año 2017 un estudio en colaboración con la Federación Empresarial de Segovia, la Autoescuela Santa Columba (empresa con casi 60 años en la provincia) y la empresa Simumak, que atesora más de una década de expe-

riencia en desarrollo de soluciones de formación con simulación.

Un estudio que consistió en una doble prueba teórico y práctica, en la que pulsamos la realidad de conductores con más de 15 años de carnet. Sin tener un carácter definitivo, sí ha servido de orientación para ver el efecto del paso de los años en nuestros conocimientos, facultades y hábitos.

Por una parte, sometimos a 50 conductores a un test psico-técnico, similar al que se exige actualmente para la obtención del carnet, con el fin de ver si su nivel de conocimientos teóricos está actualizado con los contenidos requeridos para la obtención del carnet.

Los exámenes teóricos fueron realizados a conductores con más de 15 años de carnet. En cuanto a la muestra llevada a cabo: el 60% tenía más de 40 años de edad y el 30% más de 50. Casi el 60% tenía 25 años de antigüedad.

Los resultados fueron concluyentes: Ninguno logró superar la prueba y tan sólo uno se quedó en cinco fallos. El 66% cometió 10 o más errores en un cuestionario con 30 preguntas.

De forma complementaria, otro medio centenar de personas se sometieron a una prueba voluntaria de conducción en un simulador de la empresa Simumak. Situado en las instalaciones de la FES durante

Resultados de los test realizados

► Características de los examinados



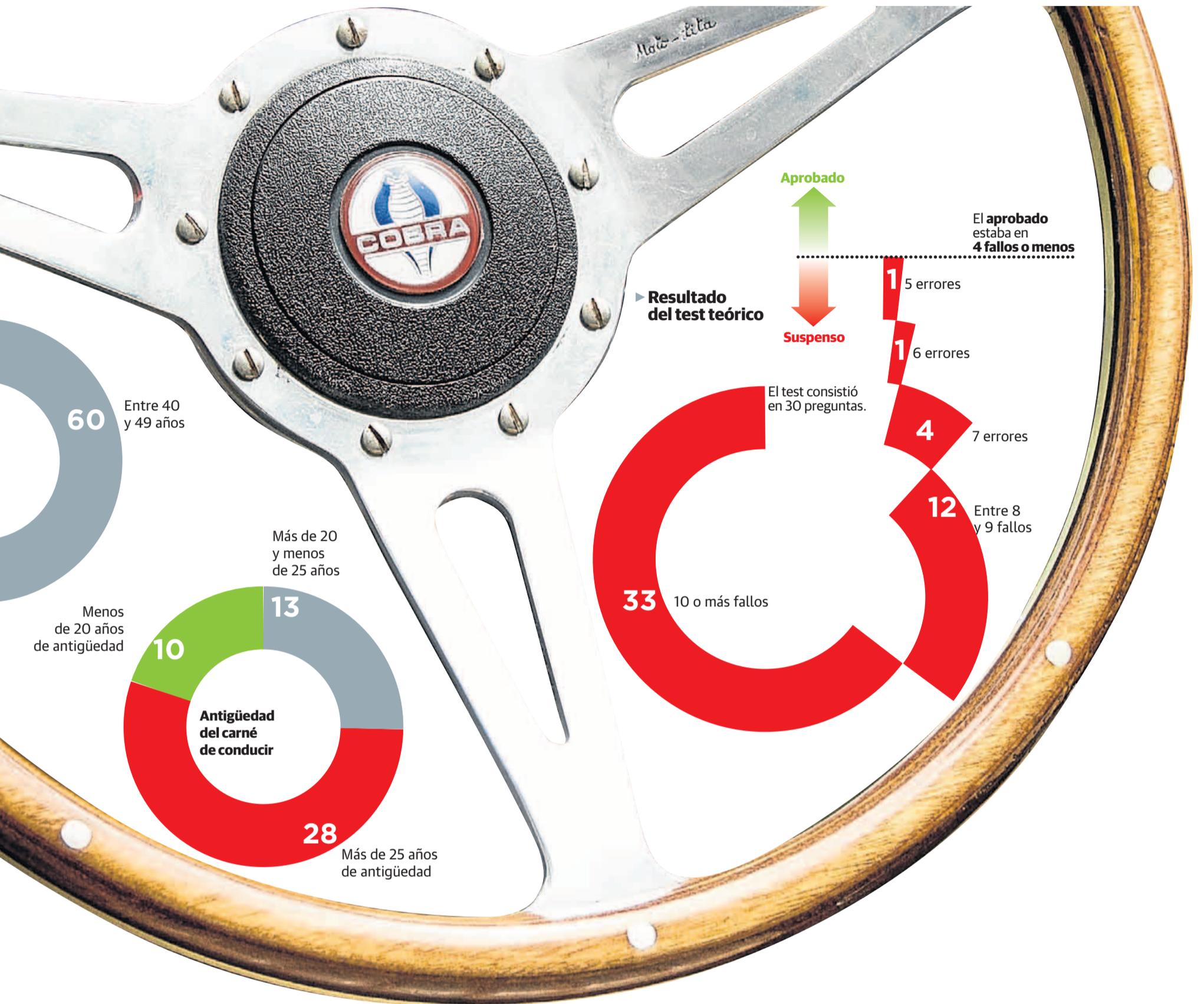
existe una incertidumbre en la atmósfera de la circulación, aunque todos los actores involucrados en este tema se aferran a la confianza en los profesionales que velan por la seguridad. Roberto Ramos es director de formación de la Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas: «La prueba psicotécnica está muy bien diseñada y si se >

una semana, registró las aptitudes, los conocimientos y los hábitos al volante, enfocando la prueba en relación a dos objetivos: rotondas y cruces.

En este caso, aprobaron la mitad, 25 de 50, logrando el apto el 10% de los conductores que abordaron la prueba de cruces, ascendiendo al 74% en el caso de los que afrontaron el proyecto de las rotondas.

La velocidad y el fuera de pista fueron las infracciones que más se repitieron, con un total de 359 veces en el total de los ejercicios, con casos llamativos, como tres conductores que sumaron 17, 19 y 20 sanciones por velocidad, durante un mismo ejercicio. En el caso del fuera de pista, los tres ejercicios que más sumaron fueron 11, 13 y 14, respectivamente.

También conviene prestar atención al detalle, cualitativamente destacado, del número de conductores que condujo en algún momento en dirección contraria (13 veces en diez conductores) o que tuvo alguna colisión (8 colisiones).



Todos los actores protagonistas en la conducción apuestan por implementar medidas para lograr una actualización de contenidos

► hace bien y con rigor puede dar la información suficiente al médico como para decir: Usted no está en condiciones para conducir; aunque por supuesto yo creo que, cada uno de nosotros sabemos perfectamente si estamos en condiciones o no», explica.

Automovilistas Europeos Asociados muestra una posición más crítica, pues la conducción, dice, requiere una supervisión más profunda. Mario Arnaldo es su presidente y señala que nos hemos dotado de un «sistema de mínimos, que se puede mejorar, sin duda. Empezando porque esos reconocimientos médicos no incluyen una analítica y sin análisis de sangre u orina difícilmente vas a poder detectar enfermedades que se encuentran en el catálogo de enfermedades o deficiencias que son las causas de denegación o restricción de carnet, como por ejemplo el alcoholismo o la adicción a las drogas o medicamentos», ya que «dice» en un centro de reconocimiento «pueden preguntar a la persona, pero si ésta no lo dice, ¿cómo van a detectar esas sustancias o si se ha sufrido un infarto o está tomando medicación incompatible?».

En las autoescuelas se forma a unos conductores que, con el paso del tiempo, adquieren tanta experiencia como «a menudo» hábitos incorrectos, mientras el cuerpo y el cerebro experimentan una merma de sus facultades que incide en los conductores. «Hay una involución en la cual puede haber pequeñas opacidades a nivel corneal en la vista, lo que acaba provocando problemas como cataratas, alguna hipertensión intraocular, procesos que, con el paso de los años tienen que ver con una degeneración senil. El oído también va sufriendo una pequeña pérdida auditiva y sobre todo en el ámbito de la psicomotricidad se van perdiendo los reflejos», relata el doctor González Antón.

¿Está la legislación adaptada a esta nueva realidad social?

El último cambio producido en la normativa que regula los reconocimientos data de 2009 y validó unas distancias aún mayores entre períodos de renovación. En los carnets habituales, hasta los 45 años se realizaban reconocimientos cada 10 años. Desde ahí, cada cinco años hasta los 65, para ir acortando plazos hasta revisiones anuales. Ahora, las pruebas médicas para el carnet convencional son cada década hasta los 65 años y a partir de ahí, cada cinco. Desde el gremio médico sostienen que sería conveniente acortar los períodos de validez de los permisos, sobre todo a partir de determinadas edades.

AEA no comparten esa opinión, pues defienden que la mayoría de los países europeos no realizaban una prueba de capacitación como las requeridas en España. Apuestan, no obstante, por una vuelta de tuerca en el control de las aptitudes de

los conductores, incluyendo analíticas y otros parámetros que dieran una mayor validez a la autorización.

Para ello, miran al parlamento y a los profesionales médicos. Mario Arnaldo, presidente de AEA: «En el caso de la conducción los médicos también tendrían que dotarse de un protocolo por el que un facultativo que detectara en un paciente una enfermedad incompatible con la conducción, aparte de informarle a él, notificara a las autoridades de tráfico». Reconocen, no obstante, que es un tema complicado, porque entran en colisión derechos fundamentales como el de intimidad, el secreto profesional o el derecho a la vida, por lo que requeriría aprobarlo en el parlamento vía ley orgánica».

En España aprobamos el carnet de conducir una vez y a partir de ahí, sólo pende de las renovaciones mediante los reconocimientos médicos. Una mayor seguridad vial pasaría por apostar por una actualización de los conocimientos. Un debate que no ha alcanzado el suficiente peso y consenso como parecería apuntar la progresión demográfica de nuestra sociedad.

Actualización

El actual tránsito por la tercera edad poco se parece al de hace unas décadas y gracias al envejecimiento activo, se nos antoja complicado asumir que a partir de los 65 años deberíamos (no ya renunciar a determinadas acciones) sino simplemente incrementar y profundizar en el análisis de nuestras capacidades a la hora de realizar actividades que, como la conducción, conllevan un extra de responsabilidad y exigencia.

Roberto Ramos, director de formación de la fundación CNAE habla de valoraciones subjetivas en la capacitación: «No queremos perder el derecho a conducir, porque quizá nos vemos más envejecidos al reconocer que no estamos en condiciones óptimas», zanja.

El indudable deterioro que pro-

duce el paso del tiempo y la asimilación de prácticas inapropiadas de conducción, invitan a CNAE a plantear un debate social para instrumentar un mecanismo de puesta al día en normativas y en hábitos. «España sabe hacer eso. Sabemos actualizar a nuestros conductores profesionales, que ya se hace, por lo que tendríamos que seguir por ahí y empezar a actualizar al resto de usuarios de vehículos que lleven mucho tiempo de carnet. Pasados 30 ó 40 años, dominamos la normativa y la conducción, somos grandes manejadores de mandos y de vehículos, porque somos muy rutinarios, pero se requiere una actualización de contenidos en seguridad vial».

Los facultativos añaden argumentos a la causa, pues la experiencia les indica que los conductores ocultan problemas para evitar las limitaciones, lo que supone cuestionar su profesionalidad. Reclaman apoyo en palabras del doctor Guillermo González, de la Asociación Española de Medicina de Tráfico: «La administración debería apoyarnos en este terreno, con campañas de difusión más allá de las terroríficas de sensibilización cuando llegan los grandes desplazamientos –que también son necesarias– dando valor a estas intervenciones que se hacen». Insisten en que, con la ley en la mano, «hoy en día es muy difícil retirar a alguien el derecho a conducir». Sin embargo, creen que se pueden hacer pequeñas adaptaciones al vehículo, a la velocidad o a las condiciones diurnas o nocturnas de la conducción que «van a ser muy beneficiosas para el y para el resto. Nos gustaría que no nos vieran como inquisidores», relata.

¿Debemos aumentar el control sobre los mayores?

La adquisición de malos hábitos y la pérdida de facultades es un

cocktail implacable cuyas trayectorias se cruzan en el punto en que surge el debate sobre la conveniencia de limitar o regular con más dureza la presencia de los conductores más allá de los 65 años.

La medicina aporta datos empíricos: «La pérdida de psicomotricidad influye tremendamente en la capacidad de reflejos en la conducción. Los tres grandes pilares de la conducción pueden ser la visión, la audición y la psicomotricidad y pequeñas mermas en cada uno de ellos pueden complicar mucho, sobre todo la vista, obviamente», explica el doctor González, quien apunta otros agravantes, como son los efectos secundarios en la conducción derivados del consumo de fármacos.

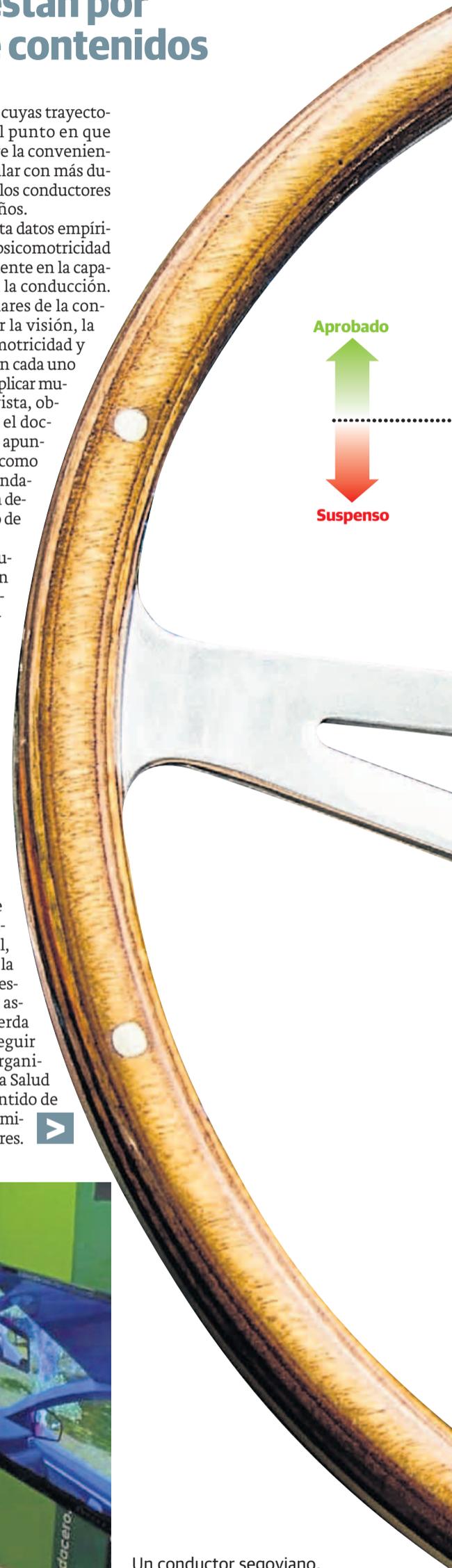
«Hay muchos estudios que demuestran la influencia de determinados medicamentos al volante. Por ejemplo la benzodiazepinas en los reflejos; son fármacos que se utilizan frecuentemente por crisis de ansiedad o insomnio, muy habituales en nuestra forma de vida».

El colectivo de conductores percibe un margen todavía importante de mejora en el apartado mecánico y social, como paso previo a la decisión de retirar a estos conductores del asfalto: Arnaldo recuerda que «deberíamos seguir las pautas que la Organización Mundial de la Salud está dando, en el sentido de conseguir ciudades amigables con los mayores. ►



Un conductor segoviano, durante la prueba práctica de simulación de conducción.

■ EL NORTE



Aprobado



Suspensio

► Resultado de las pruebas del simulador

52 personas en total, con 15 o más años con carné de conducir. (El conductor contaba con un carné por puntos virtual, por el que en función de los errores cometidos durante el ejercicio, perdía puntos de los 12 que marca la legislación).



No conviene «legislar en caliente» temas de seguridad vial

La posibilidad de realizar cambios normativos debería pasar, según los expertos, por estudiar los datos «reales, estadísticos y concretos», realizar un seguimiento de los mismos y sacar conclusiones más precisas. No es bueno, dicen «legislar a golpe de titular, en función de las características de la accidentalidad del momento».

así que el alumno tenga una formación adecuada en la teoría y en la práctica.

► Y como conductores, se puede adaptar el entorno (las carreteras y la señalización), se pueden adaptar los vehículos y se pueden mejorar las condiciones de los conductores», dice.

¿Qué ocurre en otros países de nuestro entorno?

Cuando echamos estos datos por el filtro de la comparativa con respecto a países de Europa, nos damos cuenta que en el ámbito de la actualización de conocimientos, España no es una excepción. No existe una normativa común europea.

Países como Portugal cuentan con «ciclos formativos obligatorios tanto para la obtención del permiso teórico, como del práctico. No es cuestión de estudiar un temario y hacer unos test, pues se exige recibir un ciclo formativo estructurado y pautado, con horas de intersecciones, primeros auxilios...», garantizando

Son palabras de Roberto Ramos, director de formación de la Fundación CNAE, para quien nuestro país –a pesar de las posibles críticas– está en buena línea y puede codearse con los estados que consideramos estándares de calidad en este apartado. Y con respecto a los países nórdicos, que habitualmente los tomamos como referencia, «en España jugamos en Champions, para entendernos, pues estamos en cifras similares de siniestralidad por millón de habitante y por número de kilómetros, competimos con ellos teniendo muchos más vehículos por unidad de tiempo y de espacio».

La nueva realidad social y demográfica nos plantea ya este nuevo reto. La creación de una mesa de debate, con la presencia de expertos de todas las áreas implicadas podría ser un avance importante sobre el que situar diferentes enfoques y miradas y poder así anticipar una respuesta equilibrada ante una tendencia inexorable de la sociedad, que –nos guste o no– tiene una derivada en la seguridad vial.