



O.J.D.: 179285  
E.G.M.: 790000  
Tarifa: 17385 €  
Área: 1217 cm2 - 110%

**TRÁFICO** PÁG. 4

## **Conductores con mucho experiencia Crece el número de 'séniors' al volante**

MOVILIDAD

Crece el número de conductores mayores. El 30% de los que tienen 75 años o más sigue al volante a diario, según un informe del RACC

# Séniors al volante



Un conductor veterano prueba un sistema de ayuda a la conducción de su coche

IMAGE SOURCE / ACI

**ÓSCAR MUÑOZ**  
Barcelona

Cada vez hay más conductores de edad avanzada, lo que plantea nuevas necesidades para que su creciente presencia en las carreteras y en las calles no conlleve un aumento de la accidentalidad. En Catalunya, el 30% de los conductores de 75 años maneja su vehículo prácticamente a diario. Este es uno de los datos más destacados de un estudio del RACC, presentado ayer, que da cuenta de un fenómeno que va a más: los séniors al volante.

La cifra de conductores séniors se va a incrementar de tal modo que dentro de 20 años el 30% de

los conductores catalanes tendrá al menos 65 años, cuando hoy esta franja de edad ronda el 10%. “Es el resultado de la llegada a edades avanzadas de las generaciones más numerosas, del crecimiento de la esperanza de vida y del descenso de la natalidad”, explicó Xavier Ruestes, gerente de programas de la Fundació RACC, que reclamó a las administraciones y a los fabricantes de vehículos que actúen para preparar el terreno.

El estudio *Gent gran al volant* se basa en mil entrevistas a catalanes con carnet de conducir de al menos 65 años y confirma que para la gran mayoría rebasar esta edad no es motivo para dejar su vehículo. Sólo el 30% lo ha hecho. Las razones esgrimidas por los

## BARÓMETRO DEL RACE

### El peso de las distracciones

■ La mitad de los 1.010 accidentes mortales ocurridos en las carreteras españolas el 2012 tuvieron como factor concurrente la distracción, que es la primera causa de siniestralidad, por encima de la infracción de la norma, la velocidad inadecuada y el cansancio. Esta es la principal conclusión del primer Barómetro de las Distracciones, elaborado por el RACE en colaboración con BP y Castrol. El

estudio, basado en una encuesta a 4.473 conductores, indica que las distracciones más frecuentes son escuchar la radio o música (el 85,3% afirma distraerse así), hablar con los acompañantes (77,7%) y pensar en las preocupaciones personales (56%). Otro tipo de distracciones, como fumar, mirar un accidente o usar el móvil, se reconocen menos aunque este último se considere el más peligroso.

hombres están más relacionadas con la salud que con la convivencia, mientras que en el caso de las mujeres esta última tiene más peso. El 38% de los varones y el 20% de las féminas que han abandonado la conducción afirman que este hecho ha afectado de manera importante a su estilo de vida. Los que siguen manejando su coche admiten que han bajado la velocidad media, han aumentado la distancia de seguridad con el resto de vehículos y se toman más tiempo de descanso en los desplazamientos largos. El 65% de los encuestados quiere seguir conduciendo los próximos cinco años.

Casi todos los encuestados –el 98%– disponen de vehículo y sólo

### El club pide ayudas para la compra de coches con sistemas de seguridad y mejoras en la señalización

un 14% desea comprar uno en los próximos cinco años. Este último elemento es preocupante, apuntó Ruestes, ya que los coches antiguos no suelen estar equipados con sistemas de seguridad y de ayuda a la conducción (reguladores de velocidad, cambio automático, asistentes de aparcamiento...) que son de gran utilidad y podrían evitar accidentes. Por ello, pide a los fabricantes y a las administraciones que faciliten la compra de automóviles con estos dispositivos.

La conducción de la mayoría –el 67%– suele ser tanto por carreteras como por vías urbanas, y en estas últimas el uso del coche no excluye el del transporte público, aunque uno de cada tres conductores de 65 años o más afirma no usarlo nunca y un 20% poco, un aspecto que el RACC cree que debe corregirse y para el que pide mayor implicación de la administración pública.

Otro aspecto relevante citado por los encuestados es la señalización, que consideran insuficiente, sobre todo para la orientación. El club automovilista considera que esta sigue siendo una asignatura pendiente en Catalunya y no sólo para las personas mayores, sino para todos los conductores.●

Los geriatras recuerdan que los años no pesan igual para todos

## Lo que importa es la edad funcional

**A. MACPHERSON** Barcelona

Cuándo es el momento de retirar de la circulación rodada a las personas mayores? “Teniendo en cuenta que no es precisamente una población peligrosa –porque suele tener buenos hábitos, no conduce de noche, ni con copas o drogas, ni cada día–, seguro que la mejor medida la darán las pruebas de agilidad, audición y visión que se

hacen para renovar el permiso, porque sus funciones que pueden estar alteradas por dolencias crónicas o por el propio envejecimiento y que afectan a la conducción”, advierte el responsable de geriatría del Centre Fórum, del Parc Salut Mar, Ramon Miralles. “Lo que realmente es importante a la hora de evaluar las necesidades y capacidades en una persona mayor es su edad funcional, no la cronológica. Hay mu-

chos setentones muy diferentes”.

Para muchos mayores –una franja de población que abarca 20 o 30 años con todas sus diferencias– conducir es una actividad rutinaria, y difícilmente se dan cuenta de que, en su caso, suponga algún riesgo extra. Es una actividad que han hecho toda la vida, que les proporciona autonomía y relaciones con familiares que viven en otro lugar. Y colgar para siempre las llaves del coche es algo que no está en su lista de tareas pendientes. Puede ser hasta humillante.

Según la experiencia de los geriatras, suele ser la familia la que se da cuenta de que hay alguna pérdida cognitiva –equivocarse con el dinero, un despiste, quizás abolladuras demasiado frecuentes en el coche– y propone que un médico dictamine el fin de esta actividad. “Es difícil darse cuenta uno mismo de que se está perdiendo alguna facultad, ya sea

### Índice de funcionalidad

ACTIVIDADES DIARIAS	SÍ	NO
Usar el teléfono	1	0
Ir de compras	1	0
Hacer la comida	1	0
Hacer tareas del hogar	1	0
Lavar la ropa	1	0
Usar transporte público	1	0
Manejar la medicación	1	0
Utilizar el dinero	1	0
Puntuación total (0-8)		

**Valores anormales:**  
hombres < 5 puntos  
mujeres < 8 puntos  
(Gerontologist 1969; 9: 179)

Los valores anormales indican que existe un problema de salud (sea el que sea) que afecta a su capacidad de autonomía, y, por lo tanto, que puede considerarse relevante.

motora, sensorial o cognitiva”, reconoce Miralles.

Los geriatras suelen pasar un test de funcionalidad (véase cuadro adjunto) “que, aunque está diseñado para determinar si una persona puede seguir viviendo sola o no, nos ayuda a discriminar entre quién necesita más pruebas para descubrir si tiene algún problema en ciernes o no”. Ese test mide funciones cotidianas, pero complejas, en las que se ponen a prueba buena parte de las funciones cognitivas, pero también capacidades auditivas y visuales, así como agilidad motora. Por ejemplo, para coger el metro o el autobús hay que estar bastante en forma en memoria, orientación, atención, movilidad, visión... “Para aprobar, a las mujeres les pedimos cumplir con las ocho funciones; a los hombres les aprobamos con cinco, porque aún hablamos de una generación que no sabe desenvolverse en casa”●