



Andalucía Investiga

www.andaluciainvestiga.com

BUSCADOR

[buscador avanzado]



Ciencia animada : Revista : Agenda : Enlaces : La investigación en Andalucía

NOTICIAS

» Agroalimentación

» Ciencias de la vida

» Física, química y matemáticas

» Ciencias económicas, sociales y jurídicas

» Política y div. científica

» Tec. de la producción

» Salud

» Información y telecom.

» Medio ambiente

» Entrevistas

RSS

Presentación de Andalucía Investiga

↑ NÚMERO PRECIS

POLÍTICA Y DIVULGACIÓN CIENTÍFICA

21 de Diciembre de 2006

UN ESTUDIO DE LA UGR SUGIERE A LAS PERSONAS MAYORES CÓMO Y CUÁNDO DEJAR DE CONDUCIR

Las estadísticas en este sector de la población parecen buenas, pero cuando se tiene en cuenta el número de colisiones estimado a partir de los kilómetros recorridos o los carnés vigentes, los datos se vuelven preocupantes.

L. Sánchez

Según fuentes de la Dirección General de Tráfico (DGT) la mayoría de las víctimas en la carretera suelen ser jóvenes y adolescentes, una población en la que confluyen factores de riesgo añadidos como la inexperiencia al volante o el consumo de alcohol u otras sustancias durante los fines de semana.

En el otro extremo de la población, las estadísticas de accidentalidad en mayores parecen buenas, pero cuando se tiene en cuenta el número de colisiones por la estimación del número de kilómetros recorridos o el número de carnés vigentes, los datos según los expertos se vuelven preocupantes.

Como explica Cándida Castro Ramírez, del Departamento de Psicología Experimental y Fisiología del Comportamiento de la Universidad de Granada, esta diferencia se debe a que los índices de accidentalidad empleados en las últimas décadas “no son suficientemente sensibles, se basan en estimaciones subjetivas y deberían tener en cuenta la frecuencia de conducción y, por tanto, los resultados son menos fiables en este sector de la población”. A esta conclusión han llegado los investigadores de la UGR, a través de un proyecto financiado por el IMSERSO, donde han observado que la tasa de accidentalidad del grupo de mayores de 65 años se modifica en función de la variable empleada para estimar dicho índice.

Si se tienen en cuenta los indicadores basados en estos criterios, éstos presentan ciertos inconvenientes, pues según Cándida Castro “se puede tener el carné de conducir y no conducir, y viceversa. Y respecto al indicador del número de kilómetros recorridos, éste se suele estimar de forma retrospectiva, es decir, a partir de cuestionarios o entrevistas telefónicas, lo que puede incrementar el error”.

Nuevo estimador

Ante esta situación, los investigadores han propuesto un nuevo índice de accidentalidad con criterios más objetivos, basado en la ponderación de la frecuencia de conducción mediante la cantidad de combustible repostado. Así, a partir del número de accidentes brutos ocurridos en la provincia de Granada, los investigadores han calculado el índice de accidentalidad de los distintos grupos de edad. Por otro lado, para determinar la frecuencia de conducción a partir del número de litros netos de combustible repostado han contado con una muestra representativa de gasolineras granadinas urbanas e interurbanas, durante una semana de muestreo.

En cuanto a los datos de accidentalidad de la provincia de Granada, los investigadores aseguran que, por un lado, el grupo de jóvenes siempre presenta niveles más elevados, tanto si se consideran los datos brutos sobre accidentes con fallecimientos, sin heridos o con heridos, como cuando se emplean distintos criterios para ponderar los datos brutos. Por su parte, los conductores de mediana edad representan el grupo más seguro al volante. Sin embargo, los resultados más contradictorios se centran en el grupo de mayores. La tasa de accidentalidad en conductores mayores suele ser superior a la del grupo de mediana edad, cuando se pondera con distintos criterios. Aunque estos valores oscilan según el criterio, los investigadores aseguran que el nuevo indicador propuesto resulta el más objetivo, “pues para recorrer kilómetros es necesario repostar gasolina”.



La accidentalidad en mayores de 65 años es preocupante



El test psicotécnico se ha convertido en un negocio

cuestionario que invita a la autorreflexión, adaptado a animar a los conductores mayores a seguir prácticas de conducción apropiadas a sus habilidades, al mismo tiempo que les ayuda a concienciarse para el día que dejen de conducir.

La investigadora considera que el test “psicotécnico convencional” se ha convertido prácticamente en un negocio. De hecho, “las personas conducen casi hasta cuando quieren”, afirma la investigadora.

La clave está en “permitir a los conductores mayores conducir el tiempo que puedan hacerlo confortablemente, y sin que ello suponga una amenaza a estos conductores o a los demás”.

Más información:

Cándida Castro Ramírez
Departamento de Psicología Experimental y Fisiología del Comportamiento
Universidad de Granada
Tif.: 958 246 240

Email: candida@ugr.es

Por otro lado, Cándida Castro, explica: “Las personas mayores modifican sus hábitos de conducción para compensar el déficit relativo al envejecimiento, como es evitar situaciones de riesgo, sin embargo, esto conlleva accidentes en situaciones menos comunes para otros grupos de edad”. Del mismo modo, se incrementa el riesgo para los mayores en contextos menos problemáticos para otros grupos, como son las intersecciones, debido al deterioro del campo visual, a la dificultad para procesar la información relativa a la distancia o a la velocidad, así como a problemas para girar la cabeza.

Adiós al carné

Conscientes de la importancia del coche en la calidad de vida de las personas, los expertos consideran que no es justo fijar una edad cronológica para dejar de conducir. Sin embargo, el envejecimiento afecta a las habilidades necesarias para conducir con seguridad como son la pérdida de memoria o atención, disminución de la percepción visual, decremento del tiempo de reacción o coordinación, entre otras. Por ello, según Cándida Castro, es necesario realizar evaluaciones de las capacidades para conducir con seguridad cuando se acercan a esas edades. La idea es proporcionar a estos conductores “instrumentos que les permitan evaluar su propia ejecución al volante, en diferentes situaciones, y tomar parte activa en la decisión de cuándo deberán dejar de conducir”. Para ello, los investigadores han elaborado un



Este portal se publica bajo una [licencia de Creative Commons](#).



[Quiénes somos](#) : [Contáctanos](#) : [Suscríbete a nuestro boletín electrónico](#) : [Innova Press](#) : [Mapa web](#)