

## **DESGRABACIÓN**

### **GUSTAVO BRAMBATI**

Gracias Raúl, antes estuvieron viendo algo que tiene que ver mucho con los números y demás, vamos a ir a una presentación un poco más liviana en ese sentido; antes me gustaría que vean un video disparador del tema y después seguimos reflexionando sobre la charla de hoy.

La población del mundo está envejeciendo, es una realidad y el grupo etario que está arriba de los 65 años tiene una participación mucho más alta de lo que se esperaba hace décadas atrás.

Hoy en Argentina casi el 10% está arriba de los 65 años, España está en el 18% y se están dando fenómenos interesantísimos a nivel sociológico que es por ejemplo que la gente de más de 80 años está equiparando a la gente de más de 65, de alguna manera hay problemas nuevos a nivel social y la necesidad de movilizarse.

¿Por qué digo la necesidad de movilizarse? Para un joven el tema del automóvil es una cuestión de comodidad y para una persona mayor es una necesidad.

Nadie se imaginaría por ejemplo subiendo con esto (muestra un bastón) al transporte público de pasajeros y esto es una realidad o sea, la dificultad de alguna manera que ofrece hoy Argentina y en otros lugares también seguramente pasa algo parecido, de acceder al transporte público, se hace muy difícil el traslado y el automóvil termina siendo un beneficio enorme para sostener la vida social de las personas mayores.

Por otro lado, obviamente a medida que van pasando los años el ser humano va perdiendo facultades y esto hace que en muchos países el tema del

envejecimiento se ha puesto en los medios y están impulsando la necesidad de restringir la licencia de conducir a una determinada edad.

En CESVI hicimos un trabajo de investigación que tiene un poco por ver cuáles son los valores que pueden incidir en el aumento de la siniestralidad o en participar por parte de un adulto mayor en un accidente grave con consecuencias y demás.

Es un trabajo de campo interesante porque evaluamos una serie de conductores en 2 aspectos: por un lado, la parte de conducción, cuál es el desenvolvimiento que tienen esos conductores en cuestiones de conducir vehículos y cómo resuelven situaciones conflictivas y después los evaluamos a través de una batería de tests psicométricos para poder ver cuáles son los parámetros que pueden contribuir a participar de un siniestro vial. Vamos a ver el video.

(VIDEO)

El resultado de este estudio dio valores bastante interesantes, por un lado, los aumentos en los tiempos de reacción o sea, no es lo mismo hablar de una persona de la tercera edad, con un tiempo, con un ritmo distinto a una persona joven y eso se nota.

Obviamente hay una necesidad de resolver los conflictos que se le presentan por los aumentos de esos tiempos de reacción, en el sentido de poder por ejemplo si tengo que hacer un movimiento con esta pelota y lo intento hacer más rápido, seguramente en algún punto me voy a equivocar, la pelota se va a ir y esto mismo pasa con un adulto mayor.

O sea, la conjunción de algunas de las cuestiones que se van dando con la edad hace que tenga que hacer las cosas más rápido para poder hacerlas satisfactoriamente, y eso se nota, de alguna manera un poco también en el video se ve, la necesidad de ir un poco más lento como para poder resolver los conflictos que se presentan en el tránsito.

Hay un deterioro en la maniobra y también en la visión, es muy común tener que usar anteojos, obviamente esto genera un deterioro y donde más impacta el tema de la edad es en la conducción nocturna.

Esa cuestión de resolver los problemas de enceguecimiento que también pueden ser detectados y poder generar una restricción para ese tipo de conducción, sobre todo lo que tiene que ver con el enceguecimiento de los vehículos que vienen de frente o poder percibir objetos en la penumbra de la noche.

Un tema que nos preocupa y mucho desde CESVI es el tema de la vulnerabilidad. Cuando uno habla de un joven hay una resistencia al impacto que está dado por la desaceleración; cuando supera un valor de desaceleración eso genera daños de alguna manera. Pero en el adulto mayor esos valores, esos umbrales de desaceleración son muchos menores y obviamente cuando se generan roturas en la estructura del vehículo, cuando el vehículo quiebra, cuando la jaula rígida se rompe en el vehículo, eso también es mucho más peligroso en el caso del adulto mayor porque obviamente que tiene una mayor fragilidad ósea y cualquier contacto que se genere con la jaula, con la estructura interna del propio vehículo, va a generar lesiones que es importante tener en cuenta.

Uno de los datos más interesantes de este estudio lo da CLEAS que lo que hace es analizar cada siniestro respecto a la responsabilidad para que la compañía pueda pagar un siniestro.

Hoy es la única base que tienen las compañías de seguros, allí hay un detalle muy pormenorizado de cómo ocurrió ese siniestro para poder saber el valor de responsabilidad.

Lo que se hizo a través de este estudio estadístico es analizar en cada franja etaria cómo participaba la edad respecto a la responsabilidad y lo que uno ve es que, a partir de los 65 años, la responsabilidad en los siniestros donde participa la gente mayor, aumenta notablemente, casi tanto como lo que se ve en los jóvenes de menos de 20 años.

Claro que los jóvenes de 20 años participan en muchos más casos, 8 veces más por lo menos, de lo que participa un adulto mayor en cuestiones de siniestralidad.

Pero cuando analiza uno individualmente cada siniestro en cuestiones de responsabilidad, el adulto mayor tiene una mayor participación que a lo mejor en edades que van de los 20 a los 50 años.

Esto de alguna manera nos da algunos alertas que nos preocupan en cuestiones de decir qué hace el Estado respecto a tratar de detectar esos casos, esas patologías producto de la edad, que son realmente peligrosas para la conducción y eso es un poco la gran preocupación.

¿Existe algún mecanismo de filtro que permita detectar si un adulto mayor tiene alguna patología que pueda generar un siniestro vial grave?

Desde CESVI entrevistamos distintos lugares de otorgamiento de licencia de conducir. Vamos a mostrarles uno de los buenos y después les voy a comentar alguno de los otros que estuvimos visitando.

Vamos a ver un poco la opinión de la jefa de licencias Elvira, que trabaja en el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y que tiene una gama de chequeo bastante completa y después vamos a hablar un poco de qué se podría hacer a nivel nacional para poder mejorar de alguna manera el chequeo hacia los conductores y poder subir un poco ese estándar que hoy tenemos tan bajos. Vamos a verlo.

(VIDEO)

Como ven, 100 años y se otorgó una licencia de conducir, o sea, no hay un límite en la Argentina respecto a las licencias de conducir.

Creemos desde CESVI que si se hace un chequeo profundo del conductor se puede llegar a esta situación y por otro lado algo interesante respecto a las personas mayores de edad, que ellos mismos se van restringiendo, en las entrevistas que hemos tenido con muchos de ellos.

Ellos mismos restringen su ámbito de circulación, se autorestringen y tienen un uso mucho más ciudadano, más para sostener su vida social y ahí creo que el vehículo tiene para ellos una gran utilidad.

Algo interesante, el resto de los lugares que visitamos para el otorgamiento de las licencias en el ámbito del conurbano, la verdad que nos sorprendió por las falencias que tienen a nivel de evaluación.

De hecho por ejemplo no cuentan con psicólogo la mayoría de ellos, el médico se encarga de resolver absolutamente todo en una entrevista personal, resuelve la parte oftalmológica y el resto de los chequeos.

Y una cosa muy grave es que no tienen registro de los conductores, solamente se carga si se aprobó o no. No tienen la historia clínica de ese conductor que tiene un valor absolutamente rico en información y que si realmente se pudiese hacer algo así sería por demás interesante.

Hoy existe la posibilidad de incorporar los esquemas de licencia, baterías de test a través de software, tal vez tengan algunas críticas y vale la pena tenerlas, pero creo que en principio por lo menos uniformiza a un estándar un poco más alto de lo que se tiene hoy por hoy en cuestiones de licencias de conducir.

Espero que les haya servido este panorama de lo que es la tercera edad y gracias por su atención. Gracias por todo.