Los nuevos mayores:
Perfiles, ocio y movilidad

Prof. Rocío Fernández-Ballesteros

Deptº. de Psicología Biológica y de la Salud

Universidad Autónoma de Madrid

Consideraciones previas respecto a las personas mayores

- A que me voy a referir con “Los nuevos mayores”
  - Nuevas generaciones, nuevos niños, adolescentes, adultos y mayores
  - El ser humano supone el producto de las interacciones bio-psico-social-culturales-ambientales
  - Cuando la OMS o afamados bio-demógrafos afirman que el envejecimiento se debe en un 25% a la genética (factores intrísecos) y un 75% al ambiente (factores extrínsecos) creo yo que con esa polarización cometen un error epistemológico severo.
- Las nuevas generaciones sabemos que viven más años y viven mejor, más saludables y activos al menos, en países de nuestra órbita.
- Ello se prolongará en nuevas generaciones si somos capaces de, con nuestra comportamiento individual y social salvar al planeta.

Consideraciones respecto a la accidentalidad de las personas mayores

- Es un campo para mi inexplorado
- Me ha sorprendido la escasa información e investigación sobre ello
- La importancia que puede tener en el futuro por todas las innovaciones que están ocurriendo y que ocurrirán

Factores principales en la Seguridad Vial comúnmente aceptados

- Estado del **conductor**,

- Tipo y estado del **vehículo** y

- Condiciones y estado de las **vías de tránsito**

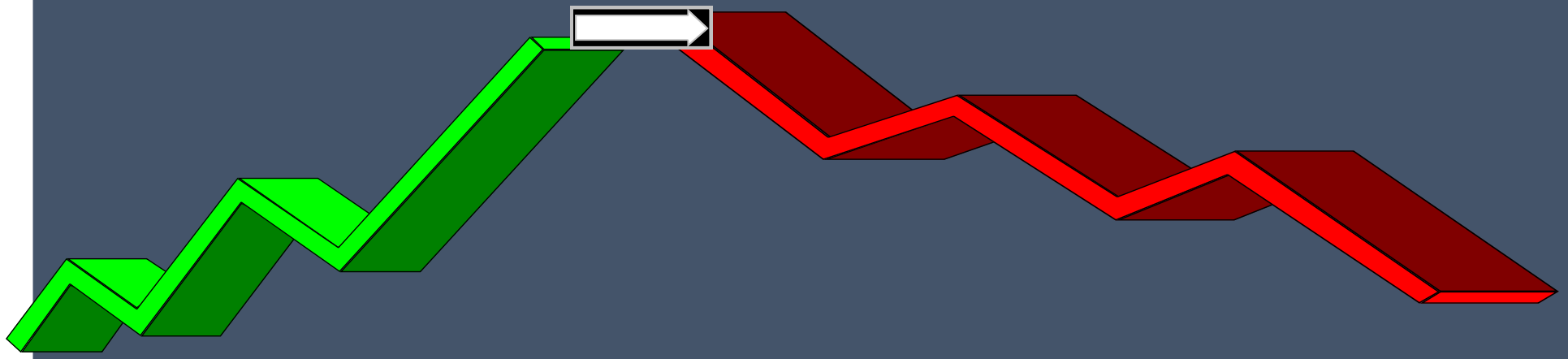
Otros tipos vehículos (bicis, patines, patinetes, hoverboard, etc.) y calzadas o aceras compartidas con paseantes de toda edad y condición y, todo ello, ¡sin regulación!

Asociación entre edad y conducción/seguridad vial

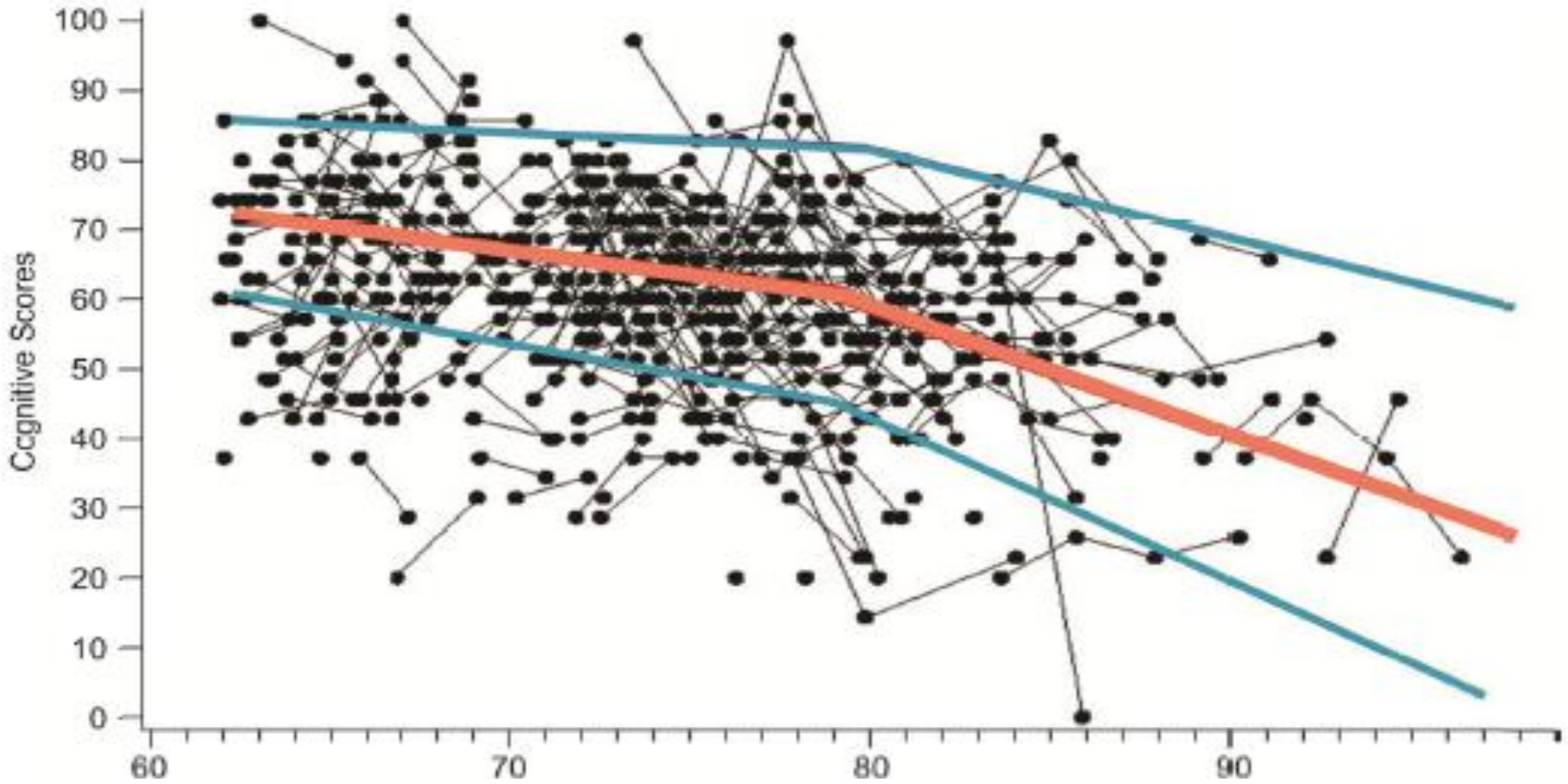
- Conducir es una **tarea compleja**, que requiere funciones psicológicas varias:
  - La **atención** es un requisito básico de la **función perceptiva** que junto a la **visión** (aferencia sensorial) es la fuente más importantes de información para el conductor.
    - **Tipos:** Dividida, Selectiva y Sostenida
  - La **función psico-motriz** a su vez supone la base **aprendizaje** del manejo del vehículo en la que se integra tanto la visión (es decir: función visomotora) como, la situación interna del conductor y de otras aferencias dentro del vehículo:
    - **Tipos:** Coordinación, Habilidad gruesa y fina, Fuerza, Tiempo de latencia y ejecución
  - **Función senso-perceptivas:**
    - **Visión**: agudeza y campo visual (central y periférico), recuperación al deslumbramiento.
    - **Audición:** parcial, combinada
- Cuando por **cualquier circunstancia del conductor** (como el sueño o alcohol drogas), incluyendo **la edad, están comprometidas las habilidades necesarias** para llevar a cabo un buen desempeño de esta tarea, ello puede tener **consecuencias en daños y lesiones a uno mismo y a los demás**

Estabilidad y/o cambio:
Patrones: crecimiento, estabilidad y declive

- Patrones COGNITIVOS
- DECLIVE (ejs):
  - Lentitud conexiones neurales, déficit TR y atención, déficit sensoriales
  - Funcionamiento motor más lento
  - Inteligencia fluida declina Inteligencia cristaliza se mantiene



Diferencias individuales y Cambios intra-individuales en puntuaciones cognitivas

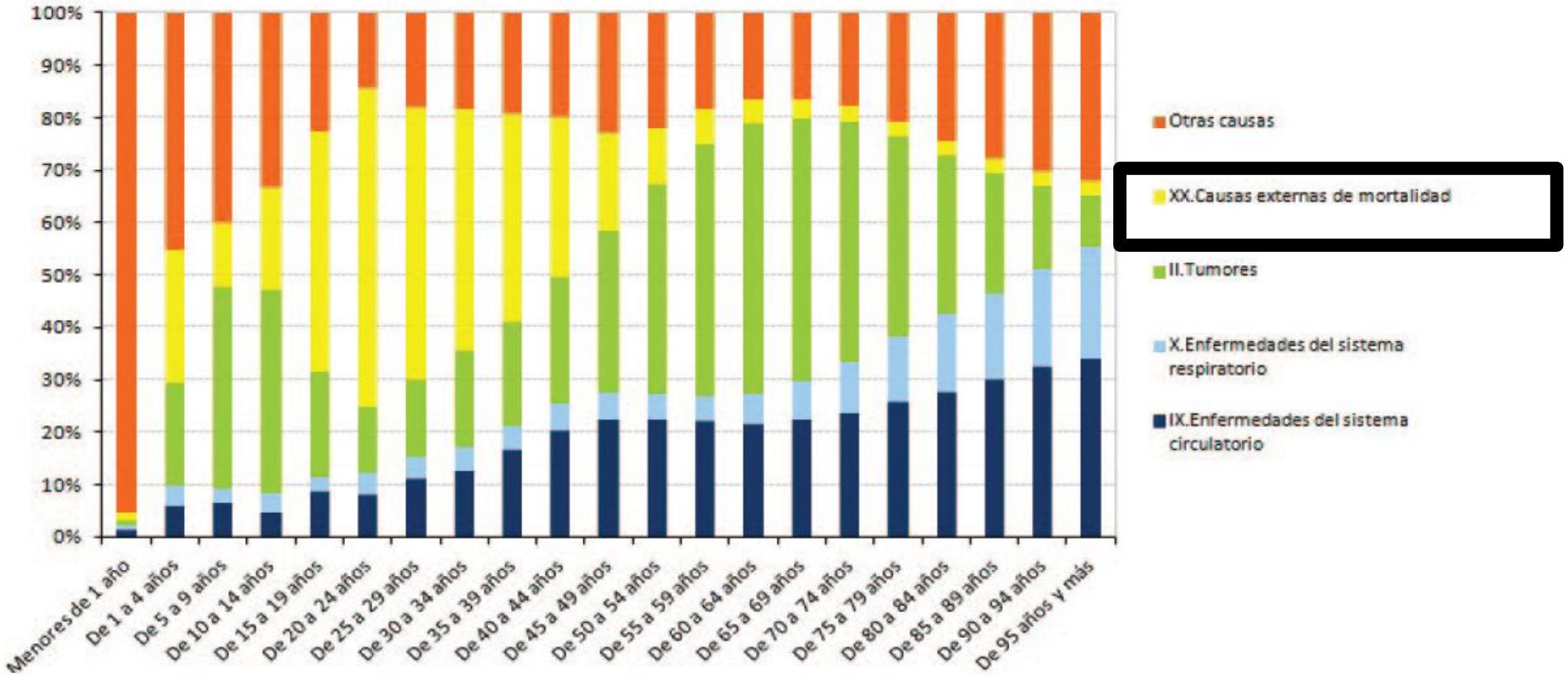


Cambios intra-individuales través del tiempo en una muestra de 500 personas de 50+ del estudio *Health and Retirement (USA).* (trazos continuos: cambios individuales; líneas azules DT: línea roja: Media total) McArdle,2011

Que piensa la gente de lo que pasa con la edad

1. Los conductores mayores suelen tener menos accidentes que los más jóvenes	V	F
2. La vista y el oído empeoran con la edad	V	F
3. La rapidez para ejecutar cosas disminuye con la edad	V	F
4. Los jóvenes aprenden más rápidamente que los viejos	V	F
5. La fuerza física disminuye con la edad	V	F

Influencia de la edad en la distribución de defunciones (incluyendo causas externas) por edad (2016)



Fuente: INE. INEBASE: Defunciones según la Causa de Muerte 2016

Influencia de la edad: Evolución del uso del ordenador

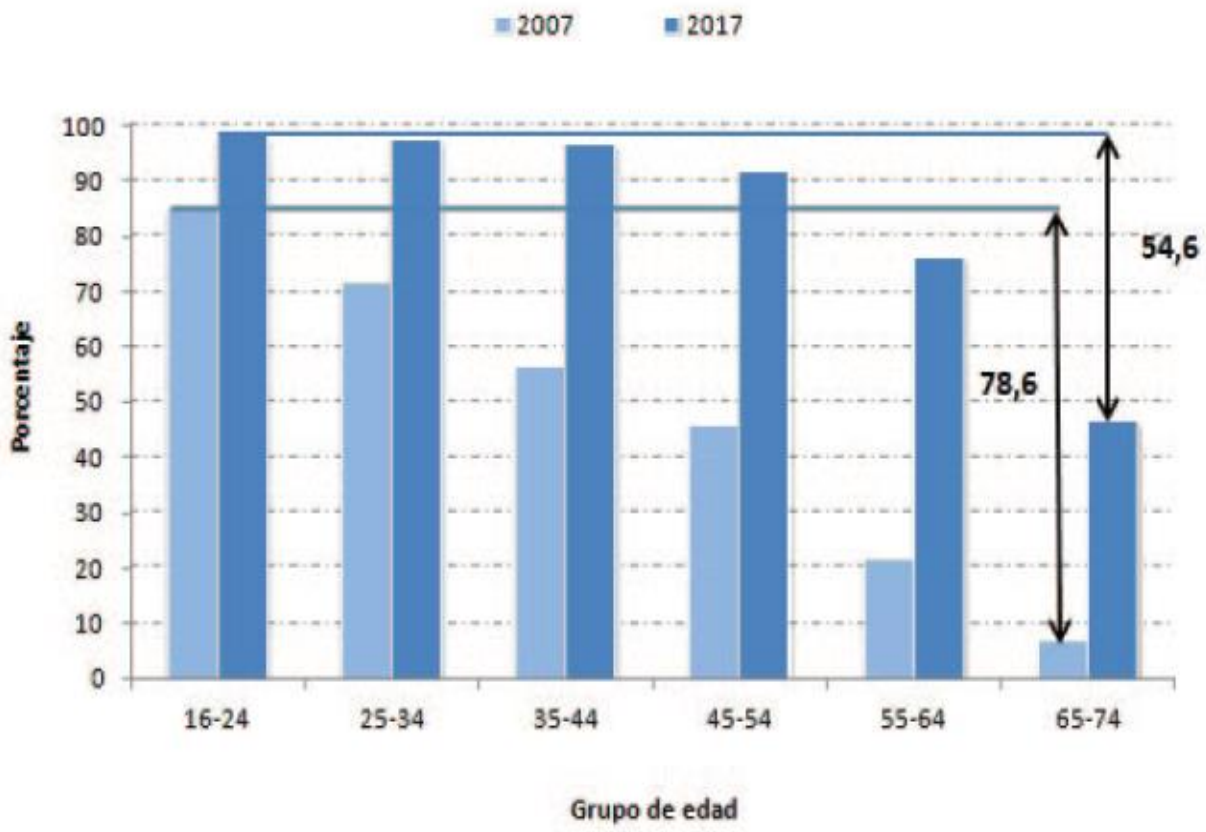


TABLA 3.14

Sedentarismo. Distribución porcentual según sexo y grupo de edad. Población de 15 años y más

	Total	Sí	No
Ambos sexos			
Total	**100,00**	**36,68**	**63,32**
De 65 a 74 años	100,00	34,07	65,93
De 75 a 84 años	100,00	54,76	45,24
De 85 años y más	100,00	75,12	24,88
Hombres			
Total	**100,00**	**31,08**	**68,92**
De 65 a 74 años	100,00	30,14	69,86
De 75 a 84 años	100,00	44,73	55,27
De 85 años y más	100,00	62,38	37,62
Mujeres			
Total	**100,00**	**42,01**	**57,99**
De 65 a 74 años	100,00	37,53	62,47
De 75 a 84 años	100,00	61,90	38,10
De 85 años y más	100,00	82,07	17,93

Fuente: INE. Encuesta Europea de Salud en España, 2014.

Algunos datos sobre accidentalidad de la DGT (2018)

- 1.806 fallecidos en el momento del siniestro o hasta 30 días después del mismo.
  - De los cuales, mayores de 65 años son 496; es decir el 27% del total de fallecidos
  - Conviene apostillar dos aspectos poblacionales:

    1) la población de esa edad en ese año es de 19%;

    2) que a mayor edad menor probabilidad de ser conductor los conductores mayores son un número reducido de los sobrevivientes no conductores.
- En las vías urbanas hubo 489 fallecidos en total, siendo peatones 237, de los cuales el 66% tenía 65 años o más.

Dirección: Prof. Luis Motoro

3. METODOLOGÍA

En este producto *"Análisis de la siniestralidad en personas mayores 2011-2015"* se ha realizado mediante la explotación y análisis de los datos de accidentes con víctimas, registrados por la Dirección General de Tráfico a través del "Cuestionario estadístico de accidentes de circulación con víctimas" (ANEXO I y II) y posteriormente recogidos en la base oficial de datos ARENA durante los años 2011 a 2015.

4.1.1. Accidentes con mayores implicados en el periodo 2011-2015.

En el periodo comprendido entre los años 2011 y 2015, se han registrado un total de **73.190 accidentes** con mayores implicados, independientemente de la lesividad resultante del siniestro. De acuerdo con los datos, se puede observar de manera clara y preocupante que **el número de accidentes ha aumentado a lo largo del periodo analizado**, desde los 12.288 accidentes en 2011 hasta 17.205 en 2015 (Tabla 3 y Gráfico 2).

	Frecuencia	Porcentaje
2011	12.288	16,8%
2012	13.105	17,9%
2013	14.860	20,3%
2014	15.732	21,5%
2015	17.205	23,5%
Total	73.190	100%

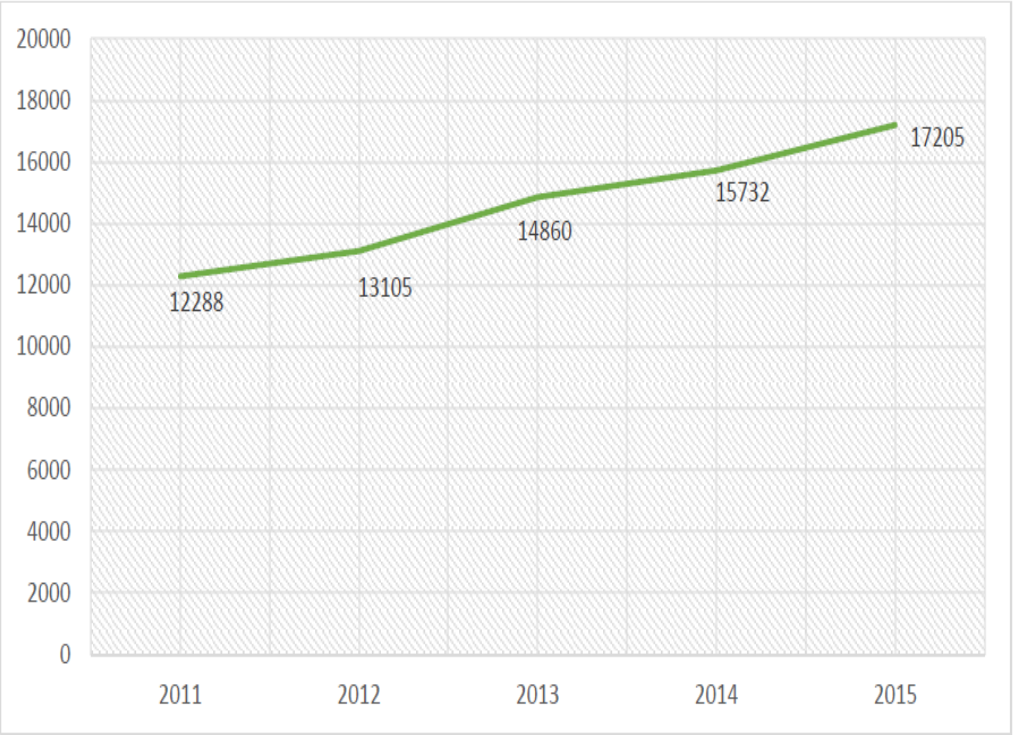


Gráfico 2: Accidentes con mayores implicados en el periodo 2011-2015

Evolución de la accidentalidad en el estudio SAVINA (1)

Dirección Prof. Luis Montoro

EVOLUCIÓN GENERAL DE LA ACCIDENTALIDAD EN MAYORES:

- **El número de accidentes de este grupo ha aumentado a lo largo del periodo analizado,** desde los 12.288 accidentes en 2011 hasta 17.205 en 2015.

- 55.491 personas mayores resultaron **víctimas** de siniestros en el periodo estudiado, produciéndose también un **aumento progresivo** en los cinco años indicados.

- Es de destacar que en los años **2011 y 2012** los porcentajes de **fallecidos y heridos graves registrados son significativamente mayores** a los que se produjeron en años posteriores.

- Los años **2014 y 2015**, a pesar de tener un alto número de víctimas, presentan porcentajes significativamente **mayores de heridos leves, y menos accidentes** con heridos graves y fallecidos.

Evolución de la accidentalidad en el estudio SAVINA (2)

- **El 56,1%** de las **víctimas** mayores de 65 años registradas en el periodo analizado entre los años 2011 y 2015 fueron **hombres**, mientras que el **43,9%** fueron mujeres.

- Los **hombres** presentan un porcentaje significativamente mayor de **fallecidos** (5,1%), mientras que en el caso de las mujeres el porcentaje más destacable es el de heridos leves (82,3%).

- La edad de las víctimas mayores derivadas de los **accidentes de tráfico** en el periodo estudiado estuvo comprendida entre los 65 y los 98 años, siendo la media de **74,38 años** (*DT*= 6,88). La agrupación de edades en distintos rangos mostró un mayor porcentaje de víctimas entre los 65 y 74 años (54,8%) seguido por los de 75 a 84 años (36,2%) y 85 a 99 años (9%).

Características del Carnet de conducir y de su renovación marcado por la edad

- Tras un examen inicial, adquisición a los 18 años
- Teniendo en cuenta que el **carnet** de **conducir** tipo B tiene un plazo de validez determinado, según la **edad** que tenga en conductor.
- Renovación: Cada 10 años, hasta los 65 años.
- Cada 5 años, a partir de los 65.

Resultados de la evaluación de conductores mayores de 70 años en un centro de reconocimiento de conductores (CRC)

3. Objeto del estudio

En este estudio se recogen los resultados de la evaluación de 500 conductores mayores de 70 años (C>70) en un Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) con el fin de prorrogar el periodo de vigencia de su permiso de conducir. Se analizan los resultados por grupos de edad, según discrimina la DGT, es decir, conductores entre 70 y 75 años (C70-74) y conductores mayores de 75 años (C>75); por género en algunos casos; y por resultado de la valoración, es decir, según sean considerados Aptos (CA), aptos con restricción (CAR) y no aptos (CNA). También se analizan las condiciones psicofísicas (CPF) y las condiciones restrictivas (CR) que se derivan de aquellas.

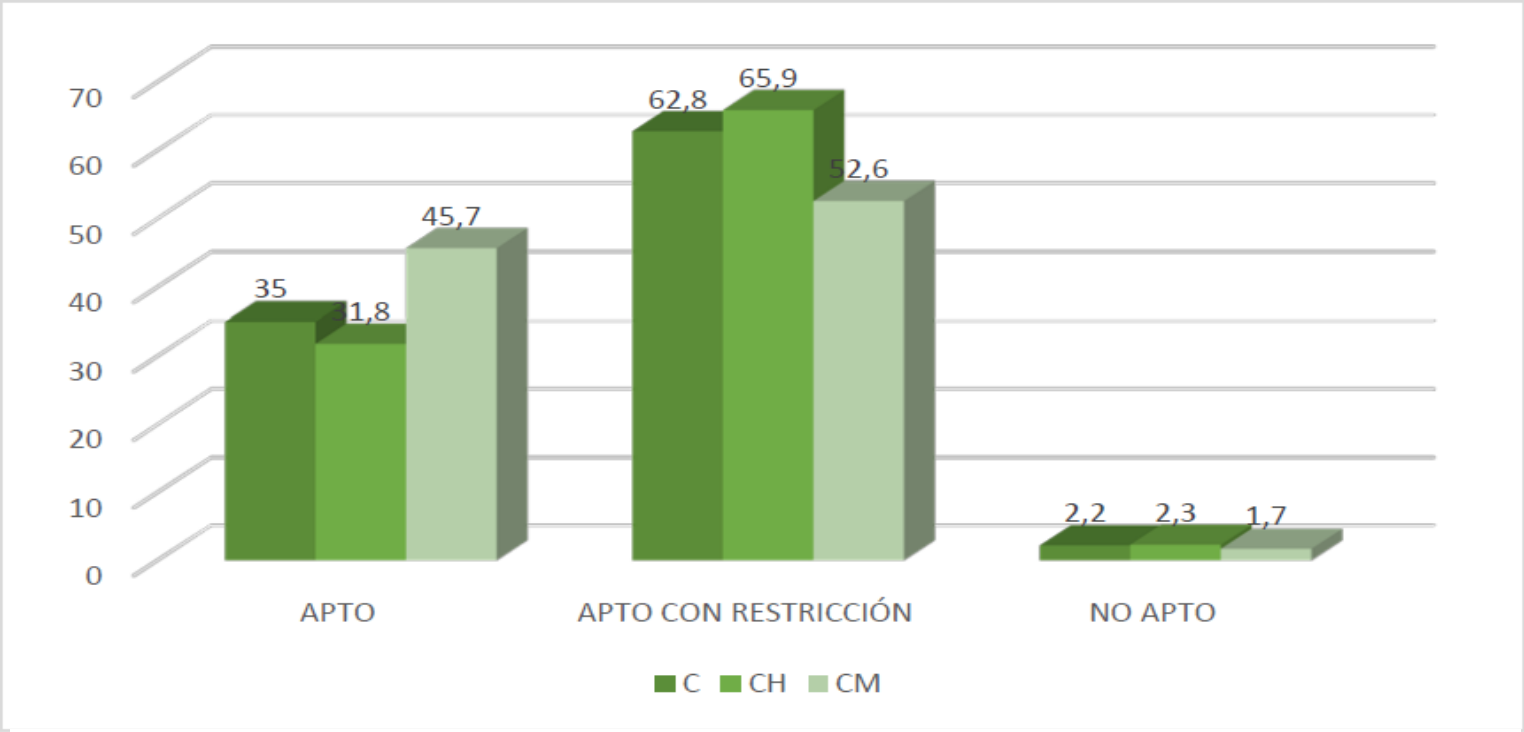
Resultados de la evaluación de conductores mayores de 70 años en un centro de reconocimiento de conductores (CRC)

Apto (A): no hay evidencia de enfermedades ni deficiencias que puedan ser causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la prórroga del permiso de conducción.

Apto con restricción (AR): hay evidencia de enfermedades o deficiencias que puedan ser causa de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la prórroga del permiso de conducción. La necesidad de conducir con gafas o lentes de contacto (0106) no se considera condición restrictiva.

No apto (NA): hay evidencia de enfermedades o deficiencias que son causa de denegación o de en la prórroga del permiso de conducción. En este grupo se incluyen aquellos casos interrumpidos y que no han regresado para completar el proceso evaluador.

RESUMEN DE CONCLUSIONES



%	C		CH		CM	
	70-74	>75	70-74	>75	70-74	>75
A	49,8	16,9	46,7	16	57,7	21
AR	48,7	80	51,8	80,7	41	76,3
NA	1,5	3,1	1,5	3,2	1,3	2,6

A(apto); AR(apto con restricción); NA(no apto)
C(conductor >70 años); CH(conductor hombre >70 años); CM(conductora >70 años)

LOS MAYORES COMO PEATONES: causas riesgo, como peatones

(Prof. L. Montoro. UV y equipo)

- La media global de **defunciones de peatones** sobre el total de muertos en A.T. está en **19**%
- El **70% de los peatones mayores** mueren en ciudades y casi el doble son varones **(60%)**
- Tienen **más** problemas sensoriales: sobre todo en la vista y oído
- Tienen **mayor tiempo de de reacción** para evitar un coche: normal por edad o por tener dolencias físicas
- Tienen más **desconocimiento de las nuevas normas**: nunca se piensa en informar a los mayores
- Son los que **más psicofármacos** presentan en sangre cuando son atropellados
- **Curioso**: las personas mayores tienen **más accidentes cuando van solos que cuando van acompañando a niños.**

Algunas Recomendaciones

- Más investigación por parte de la DGT y la Fiscalía SV sobre edad y cruce de accidentalidad y causa de accidentes.
- Mas investigación sobre nuevos medios de transporte, normas, accidentalidad.
- Mayor atención a los Centros de Reconocimiento de Conductores
- Mayor implantación de Cursos de Seguridad Vial específicamente para mayores
- Mayor investigación de la relación entre conducción y envejecimiento activo.
- Mayor implicación de las Asociaciones de Mayores en la Seguridad vial