



Articulado genera más burocracia, más gasto y no ataca los factores que producen accidentes, que ocurren más por imprudencia que por condiciones de salud.

FRANCISCA ORELLANA

A sí como está el proyecto de Ley Jacinta, que establece nuevos criterios para obtener la licencia de conducir, todos quienes vayan a renovar o sacar su permiso deberán contar con un certificado médico que acredite que no sufren una enfermedad que pueda limitar las capacidades motoras o físicas al momento de manejar un vehículo. Y si la persona padece de algo que pudiera hacerlo, está con el tratamiento adecuado.

El dato es relevante porque si llega a tener un accidente, el médico también tendrá responsabilidad.

Es la última indicación a la ley, inspirada en la trágica muerte de una niña de cinco meses atropellada por un hombre mayor que padecía cáncer, que se vio el pasado 9 de enero en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados. Se buscaba restringir el acceso y renovación del documento a los adultos mayores, pero múltiples voces advirtieron que era una discriminación a dicho segmento etario y los parlamentarios pensaron que era mejor idea que dicha exigencia corriera para todo quien quisiera conducir.

La indicación está en proceso de redacción -nuevamente- para que se vea en la Sala y de inmediato prendió las alarmas entre los especialistas que consideran que es impracticable e impresentable una medida como esta. ¿Las razones? La burocracia que genera, los alcances legales que tiene para los médicos involucrados y porque no ven efectos reales para reducir los accidentes.

"Al año unas 200.000 personas renuevan su licencia de conducir, vas a tener a 200.000 personas pidiendo hora para pedir el certificado, lo que va a sobrecargar al sistema de salud de forma importante. Y habrá burocracia porque, por ejemplo, vas al geriatra u otro y para certificar que estás bien, te pedirá interconsulta para el cardiólogo y el neurólogo, y ya tendrás tres consultas que, además, cuestan dinero. Esto abre un tremendo espacio también para el mercado negro de venta de certificados falsos", comenta Alberto Escobar, gerente de Movilidad de Automóvil Club de Chile y especialista en seguridad vial.

"Es muy engorroso hacer universal esta exigencia. Manejar es una actividad compleja porque participa el conocimiento, los sentidos, lo motor y te van a tener que pedir muchos



Los expertos proponen que los exámenes se pidan al momento de ir al municipio y no a todos.

ELISA VERDEJO

Especialistas levantan alertas por indicación al proyecto de Ley Jacinta

¿No será mucho pedir un certificado médico para obtener la licencia de conducir?

exámenes. La diabetes tipo 1 podría complicarse, por ejemplo", dice.

Otro tema es quien deberá pagar esa consulta.

"Si es ley de la República, esa consulta debería ser financiada por el Estado", dice el doctor David Torres, académico del Departamento de Estudios en Salud y de Epidemiología de la Universidad de los Andes.

Otro problema del certificado médico es que en el proyecto establece que los médicos que lo emitan serán "solidariamente" responsables si ocurre un siniestro.

"El doctor podría responder civilmente por los daños ocasionados. Eso es complicadísimo porque así nadie va a querer firmar. El médico no debería responder nunca si habilita a un conductor para manejar. Si esa persona chocó por encandilamiento, por ejemplo, es por algo externo más que por una enfermedad", explica el abogado Francisco Langer, director jurídico de LyV.

Coincide Torres: "Certificar que alguien tiene las condiciones físicas, motoras o siquiátricas no va a producir ningún efecto porque las condiciones de manejo se pueden ir modificando con el tiempo. Si alguien tiene el certificado y le da un ACV, su licencia seguirá siendo válida. No es garantía de que tendrá la capacidad

de manejar en otro momento".

Lya Rojas, directora de Rojas Abogados, agrega que el problema que existe hoy es que las indicaciones son muy amplias: "Es necesario establecer criterios para la emisión de certificado, falta detallar datos más específicos. La ley debe dar algunos parámetros porque si no, es demasiado amplia y podría ser invasiva para la vida privada".

Medidas más eficientes

Los analistas indican que el proyecto de ley se ha desvirtuado.

"Se está legislando por un caso particular y que tuvo repercusión pública. Lo que hay que enseñarles a las personas es a manejar con un buen examen técnico, es más efectivo porque ahí es donde las personas cometen los errores. El examen actual es muy simple con respecto a otros lugares del mundo. Las exigencias tienen que ser con un examen donde se coloque al conductor en diversas situaciones como manejar en ciudad, autopista, en pavimento mojado, con y sin luz", dice el doctor en Transporte Rodrigo Fernández, académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas de la Universidad de los Andes.

Escobar indica que las mayores exigencias médicas las debería pe-

dir personal médico encargado del examen sicoprático de las oficinas de licencia de conducir de las municipalidades.

"Se le pide a un determinado conductor y no de forma universal, debería haber un geriatra, neurólogo u otro que certifique que tiene las condiciones o pedir los exámenes en ese momento. Tenemos la institucionalidad, a eso hay que meterle más recursos para que examinen porque hoy menos del 2% de los siniestros son por participación de adultos mayores", dice Escobar.

También dice que es más efectivo limitar la vigencia de la licencia de conducir a población de riesgo o por edades.

"Que en vez de diez años, les dure tres o cinco años. Puede ser por edad, pero son mucho más peligrosos los conductores de taxis, de aplicaciones de reparto o de transporte público que, no todos, pero son más osados", indica Fernández.

Acota que un adulto mayor anda más lento, sale menos o conduce durante el día.

Según el informe elaborado por la Conaset, de los 52.590 lesionados en siniestros viales durante 2022, solo 3.809 estuvieron involucrados mayores de 65 años. 45.876 involucrados tenían entre 18 y 64 años.