

Recientemente el Ministerio de Interior ha presentado la Estrategia de Seguridad Vial 2030, con el pretendido objetivo de aumentarla y reducir la siniestrabilidad. Se recogen, entre otras, actuaciones específicas dirigidas a las personas mayores de 65 años, como son la reducción de los plazos para la renovación de los permisos de conducción y la modificación del protocolo de exploración médica-psicológica, introduciendo un informe psicotécnico más riguroso y específico para las personas mayores. Algo que es claramente discriminación por carácter de edad y debe ser anticonstitucional.

Las razones aducidas para este proceder pretenden avalarse en estudios poco o nada rigurosos y de nula o muy dudosa fiabilidad estadística. Se presentan cifras de siniestralidad y mortalidad en accidentes de tráfico en los que se ven afectadas personas mayores mezclando, para su análisis, tanto la siniestralidad en vías urbanas como interurbanas, la condición de peatón, conductor o acompañante y el hecho de ser el causante del accidente o la víctima de este.

Se justifica la necesidad de limitar o dificultar el permiso de conducir a las personas mayores exclusivamente en el hecho de que los mayores registramos una mayor tasa de mortalidad o de hospitalización que el resto de la población, en los siniestros de tráfico. Argumento que movería a la risa mostrando la cortedad de los responsables de estos análisis, si no pensáramos en las consecuencias de las restricciones propuestas. No es necesario recurrir a los accidentes de tráfico, la mortandad de los mayores y sus ingresos hospitalarios son mucho más altos que los de cualquier otro grupo de edad, precisamente por el hecho de ser mayores.

Un análisis pormenorizado de las estadísticas de tráfico nos muestra cómo, efectivamente, los mayores somos los que tenemos un mayor riesgo como peatones, con las cifras más elevadas en la ciudad y mayor riesgo de hospitalización como acompañantes. Por el contrario, como conductores, somos claramente los que menos accidentes causamos o en los que menos somos declarados culpables, aun siendo también, obviamente, los que peor parados salimos del accidente. Según datos de la DGT para 2020 (último año con datos completos) los conductores de 65 y más años son el 16,5% del total. Pero somos tan solo el 7,5% de los conductores implicados en accidentes con víctimas. Es decir, los conductores de 65 y más años están la mitad de implicados en accidentes con víctimas que el conjunto de conductores.

Por otra parte, esta propuesta de restricción de nuestros permisos de conducir surge tras décadas reduciendo de forma importante el transporte público, desmantelando la red ferroviaria de cercanías, disminuyendo drásticamente los servicios sanitarios y sociales de atención primaria, destruyendo el comercio de

proximidad, reemplazado por las grandes superficies a las que solo se accede en coche privado. Años, décadas planificando un uso del territorio en el que el coche privado es la única alternativa para la primera milla.

Obvian estas medidas el hecho de que en el ámbito rural el 30% de la población censada es mayor de 65 años, cifra que podría acercarse al 50% si incluimos la población residente que evita empadronarse para poder seguir accediendo a los servicios asistenciales urbanos ante el mayor deterioro de los rurales.

El carnet de conducir es para nosotros una cuestión de supervivencia, la proliferación, sobre todo en el rural, de vehículos que no necesitan carnet conducidos por mayores es clara prueba de ello. Alternativa claramente más peligrosa que un turismo ordinario para cualquier persona.

Nada dice la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de los sistemas avanzados de asistencia al conductor y de los niveles de conducción autónoma con los que en otros ámbitos de la Unión se pretende reducir la siniestralidad. ¿No sería más lógico ofrecer a las personas mayores el acceso a estos sistemas, antes que encerrarnos y aislarnos en nuestras casas hasta que cruzando un semáforo o una carretera nos atropelle un coche?

Si las cifras no muestran lo que se pretende, la única razón que encontramos a la hora de explicar unas restricciones asociadas exclusivamente a la edad es la presencia de estereotipos y prejuicios entre los gestores y comunicadores de las políticas de tráfico de nuestro país, algo que tiene un nombre, EDADISMO, algo que como organización de personas mayores combatimos.

Por eso, pedimos a la DGT y al Ministerio del Interior que reconsideren y retiren estas propuestas asumiendo las recomendaciones de las OMS para actuar contra el edadismo, utilizando estrategias basadas en pruebas, mejorando la recopilación de datos y la investigación y trabajando con las organizaciones de mayores para crear un movimiento con el que cambiar la forma en que pensamos, sentimos y actuamos en relación con la cuestión de la edad y el envejecimiento también al volante.

A la vez pedimos a los medios y entidades que vienen haciéndose eco de estas noticias sesgadas una mayor rigurosidad en sus análisis y que no se hagan eco de estos tópicos y actitudes negativas hacia personas mayores.

Madrid a 12 de junio del 2022