

“ANTE LA SINIESTRALIDAD VIAL DE LA POBLACIÓN MAYOR DE 65 AÑOS, CUALQUIER MEDIDA PREVENTIVA ES POCA”

Reducir el número y la gravedad de los accidentes sigue siendo a día de hoy la principal acometida que plantean las principales estrategias viales planteadas por diversas comisiones y políticas nacionales e internacionales. Unas delegaciones que tienden a centrar su punto de mira en los grupos que con mayor frecuencia y riesgo los sufren: niños, jóvenes, tercera edad y personas con movilidad reducida. De ellos, son las personas con una edad superior a los 65 años los que frecuentemente sufren mayores consecuencias.

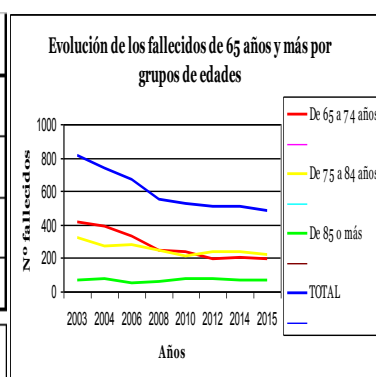
La población que supera los 65 años actualmente copa un 18,3% de la población total española según estudios del INE, y la previsión de cara a los próximos treinta años más allá de indicar un decrecimiento estima que ésta pueda a llegar a duplicarse hasta el punto de alcanzar el 37%. De hecho, no es de extrañar que España sea junto a Japón y Eslovenia el país más envejecido del mundo. Así, amén de que las personas de tan avanzada edad sufren mayores problemas psicofísicos y de que el crecimiento de conductores de tal franja de edades ha aumentado desde el 10 al 13% en estos dos últimos años superando los dos millones y medios de personas, focalizar vialmente en éstos se hace de forzosa obligatoriedad.

Los números que la DGT maneja estadísticamente al respecto no dejan lugar a dudas. La tercera edad supuso un 4,63% del total de 1601 accidentes con víctimas que se registraron en el año 2015. De ellos, el 30,1% falleció-cuando hace un lustro el valor porcentual era la mitad-. Un tanto por ciento que equivale desgraciadamente a una cantidad de 482 individuos, un valor inferior a los 507 que perecieron y a las 1569 que resultaron heridos de gravedad del total de 8261 accidentes de este grupo en 2012, pero que sin embargo no ha conseguido descender en este último año, sufriendo un estancamiento.

La evolución de este registro de fallecidos no se debe ni mucho menos a simple casualidad. El total de personas mayores de 65 años que han perdido la vida en accidentes de tráfico ha decaído más que considerablemente en los últimos años y la seguridad vial de este colectivo cada vez es mayor.

	2003	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2015
De 65 a 74 años	414	388	331	245	240	196	201	195
De 75 a 84 años	326	273	283	245	209	236	234	219
De 85 o más	71	77	53	61	80	75	72	68
TOTAL	811	738	667	551	529	507	507	482

Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas e interurbanas; años 2003-2015(en periodos de dos años en dos años).



Son numerosos los condicionantes son los que han propiciado que esto sea posible a la par que sea factible que siga reduciéndose. Sin embargo, el estudio de este grupo de edad, bien sea como conductor o peatón, ha de ser abarcado desde un modelo común imprescindible: la acción preventiva.

A menudo, si le preguntas a una persona de tal edad si cree que es buen conductor, el 90% afirma con rotundidad que lo es y añade que su capacidad de reacción y reflejos ante cualquier peligro al que ha de enfrentarse es notable. Muchísimas de estas personas carecen de autocrítica a la hora de aceptar que el paso del tiempo ha hecho mella en ellos, no consideran las limitaciones psicofísicas que ello conlleva. Otras, cometen sin voluntad alguna conductas inapropiadas al caer en la trampa de querer acreditar que mantienen intactas sus aptitudes. No obstante, el envejecimiento es natural y humano.



El cuerpo de un individuo comienza a sufrir llegado un cierto momento de su vida una serie de deterioros psicofísicos que no afecta de igual modo a cada uno. De hecho, se ha de evitar establecer normas generales o clichés en función de la edad. Hay señoras con 80 años tan divinas y señores con la misma edad que apenas pueden rellenar un simple crucigrama. El deterioro es muy particular y personal, y no afecta a dos personas por igual. Así pues, se estableció un

modo de jerarquizar la vejez de un sujeto en función del estado físico y el deterioro en el que se encontrase en cuatro grandes grupos: dos de ellos en los que el envejecimiento es exitoso o normal, y dos en los que el deterioro es leve o patológico. La diferencia entre éstos radica principalmente en la dependencia del individuo de una tercera persona que la asista y la ayude, así como en la mayor o menor pérdida de capacidades intrínsecas de un ser humano, tales como la visual, la psicomotriz, la auditiva y la cognitiva. De hecho, son estas aptitudes las que sufren mayor factura. Destacan entre ellas la pérdida progresiva de la vista, una mayor fatiga visual, un menor campo de visión, un poder menor de atención al volante-a causa en gran medida del uso de medicamentos tales como analgésicos, antihipertensivos, calmantes y diuréticos-y el impedimento de reconocer con facilidad el color de los semáforos; pérdida del oído-lo que dificulta la detección de sirenas, coches de emergencia y claxon de otros coches- y de la movilidad del cuello merced a la menor flexibilidad corporal y a la atrofia y descalcificación de músculos y huesos; se acentúa una mayor lentitud a la hora del procesamiento de información, perdiéndose reflejos y la potestad de medir distancias, frenando más tardíamente. Una sintomatología que se une al cambio permanente en nuestra carreteras interurbanas y urbanas, y al desconocimiento de las nuevas normativas sobre seguridad vial al no frecuentar del mismo modo las nuevas tecnologías que individuos jóvenes y adultos, y que choca con artículos de la ley de seguridad vial tales como el undécimo en el que se recoge que el conductor debe mantener permanentemente la atención a la hora de conducir.



Sin embargo, también se ha de reseñar que no todo es carbón lo que luce. Estos inconvenientes también han suscitado que estas personas mayores sean las más prudentes y responsables al volante. El colectivo mayor de 65 años es actualmente el sector más acorde a lo que la ley de tráfico dicta, tomando como pretexto ante cualquier situación la experiencia que los años al mando de éste le han proporcionado y respetando los niveles de velocidad a los que han de regirse en cada tramo, y cumpliendo con lo fijado en los artículos 9-precaución-y 19-acomodar la velocidad a las propias limitaciones-de la ley vial anteriormente citadas.

Así pues, el objetivo de toda iniciativa que busque la seguridad vial de este grupo de personas ha de ser un compendio de acciones llevadas a cabo tanto por la Dirección General de Tráfico, sus respectivas subdirecciones generales- tales como la de Movilidad y transporte- y por los diversos ayuntamientos que confieren a este país, como de actividades preventivas propias de este colectivo. Y es que de nada sirve concienciar y educar a esta



población en materia vial para evitar posibles riesgos e infracciones, si el propio diseño vial de las calles y carreteras urbanas e interurbanas no lo garantiza. Proyectos que erradiquen problemas tales como la mala señalización y la poca iluminación de ciertos tramos de carretera, principalmente en intersecciones, -punto negro de este sector-, lo que disminuye la comodidad y seguridad del conductor mayor; la poca antelación de algunas señales de advertencia de peligro; el reducido tamaño de muchos de los textos que incorporan estas señales viales; el mal acomodo de las fases de los semáforos en las intersecciones al mayor tiempo de reacción de estos sujetos; el diseño de las curvas horizontales y los pasos a nivel de ferrocarril; cuidar especialmente de la gestión y la ordenación del tráfico en zonas de obras o de alta densidad vial, y el estacionamiento de vehículos cerca de pasos de peatones sin semáforos. Al igual que otros proyectos que



sugieran la construcción de mejoras viales como carriles de giro a la izquierda en las propias intersecciones, la reducción del ángulo de intersección de los distintos ramales que conforman un cruce o el reemplazamiento de marcas viales pintadas sobre el arcén por canalización física (islotos o aceras). Por último, dicho trabajo ha de ir acompañado de campañas de reeducación, capacitación y actualización dirigidas hacia este colectivo en pos de que estén al tanto de toda modificación en el ámbito de vialidad.

Por su parte, el conductor mayor ha de seguir del mismo modo una serie de pautas preventivas que cohabiten y pulan las mejoras viales anteriormente enunciadas llevadas a cabo por los diversos organismos que confieren la política vial nacional, partiendo de la base de que, al tener mayor riesgo de siniestralidad, ha de documentarse con mayor frecuencia y regularidad sobre las posibles modificaciones sugeridas en la ley de seguridad vial. De hecho, aproximadamente la mitad de este grupo no consigue diferenciar algo tan básico como la señal de velocidad máxima aconsejada- cuadrada y azul- de la de velocidad máxima obligatoria- circular y rojiblanca-, o la de inicio de autopista y la de comienzo de una autovía.

Tras ello, el sujeto mayor de 65 años ha de seguir una serie de recomendaciones al volante de vital importancia para evitar situaciones de peligro: ser proactivo a la hora de realizarse revisiones médicas, acudiendo al menos dos veces por año; consultar a su médico o farmacéutico sobre la influencia de ciertos fármacos sobre la conducción, así como autoajustar o reducir la dosis tomada de éstos; descartar conducir en condiciones meteorológicas adversas- ante lluvia o nieve- o de poca visibilidad- niebla-, en momentos de alta densidad vial- horas punta- o por lugares desconocidos; evitar la conducción nocturna merced al riesgo de ser deslumbrados por los faros de otros vehículos de la carretera, así como en ciertos momentos del día tales como el amanecer y el atardecer, ya que la falta de iluminación implican no ver algunos de los elementos de la vía- velocidad moderada y guardar la distancia de seguridad en caso contrario-; procurar siempre ir acompañado, ya que la compañía de menores incide en una mayor prudencia de éstos sujetos al volante al querer dar ejemplo y extremar precauciones con

ellos, y la de adultos ampara su seguridad en situaciones complicadas; rehuir realizar viajes de largo recorrido, y si así fuera descansar cada hora y media o cada 150 km de conducción continuada durante un período de 15-30 minutos ya que estas personas se cansan más, pueden tener picores en los ojos o dolores musculares de espalda; sacudirse de vehículos tradicionales y optar por otros más modernizados que incluyan avances tecnológicos en pos de una mayor seguridad como cambios de marcha, limpiaparabrisas o alumbrado automatizados, dirección asistida, y pedales y espejos retrovisores de gran tamaño; realizarse exámenes psicotécnicos periódicos para valorar si las aptitudes al volante siguen siendo propias de un conductor estándar; y respetar las señales y los 'stop's' a la par que mirar hacia ambos lados en varias ocasiones a la hora de ingresar en intersecciones y rehuir de adelantamientos en vías de dobles sentidos.



De la misma manera, la amenaza que corren los mayores de 65 años como peatones por vías urbanas e interurbanas suplica un análisis profundo, fruto de que del total de fallecidos que transitaban cuando fueron colisionados durante este año 2016, el 52% pertenecía a este frágil grupo. Así pues, la relevancia a la hora de buscar soluciones es incluso mayor si cabe. Medidas que extirpen problemas tales como el mal estado de algunos pasos de peatones en los que el anciano ha de ser todo un atleta para cruzar hacia la otra acera; niveles y rebajes de acera inexistentes; muchos semáforos urbanos que son para auténticos maratonianos debido al poco tiempo del que disponen los sujetos para cruzar por él; distancias enormes entre algunos paso de peatones sin justificación racional que obliga a que el individuo cruce finalmente por una zona no peatonal, poniendo en riesgo su vida y 'obligándolo' a que cometa tal infracción; pasos sobre elevados pintados con mil colores de pintura antideslizantes, a priori, pero todo lo contrario; mala iluminación en muchos puntos de señalización; mal estado del asfalto por el que han de cruzar o del propio acerado; o la ausencia de refugios o señales verticales en pasos de peatones de gran tramo; la presencia de aceras, vados o desniveles, andamios y obras, que constituyen un obstáculo para este colectivo, principalmente para aquellos individuos que padecen de artrosis; la anchura insuficiente del arcén en tramos interurbanos. Igualmente, la construcción de marquesinas con bancos en las paradas de autobús en lugar de postes señalizadores es visto positivamente.

De igual forma, las personas mayores de 65 años han de coayudar evitando situaciones que impliquen riesgo de peligro tanto para su bienestar como para el de los conductores. Acciones por vía urbana que vayan desde el simple hecho de cruzar por las zonas señalizadas para ello, rehuyendo hacerlo por lugares no permitidos, o mirar al menos dos veces hacia izquierda y derecha antes de ello; ayudarse del sonido emitido por los semáforos al ponerse en verde o cuando resta segundos para que se ponga en rojo; evitar caminar por lugares poco transitados o poco iluminados, así como las distracciones propias de charlas con otros viandantes o a través del teléfono móvil; y no caminar por la calzada. Por el contrario, si atendemos a medidas preventivas a través de vías interurbanas cabe recalcar el hecho de caminar por su izquierda para poder ver los vehículos que se aproximan de frente, procurando pasar en horas de luz. Si el camino se realiza en horario nocturno, hacer uso de equipamientos de seguridad tales como chalecos antirreflectantes o cascos.

En consecuencia, toda acción preventiva es de vital interés, ya que reducir las estadísticas en este orden no implica reducir simples números, son vidas humanas las que se pierden.