

“PAPÁ, ¿QUIÉN TE DICE A TI HASTA CUANDO PUEDES CONducIR?”

La Voz de Galicia

“Un todoterreno conducido por un hombre de 87 años atropella a un grupo de 8 ciclistas, registrándose un fallecido, J.C.P., y tres heridos de gravedad. El accidente se registró cuando el octogenario intentó adelantar al grupo de ciclistas y, en la maniobra, alcanzó a varios de ellos”.

EL CORREO 

”Juan y Carmen, marido y mujer de 75 y 71 años de edad, respectivamente, perdieron la vida ayer en la carretera cuando trasladaban desde Irún hasta Lasarte-Oria a su nieta de tres años, tal y como hacen a diario muchos abuelos de Guipúzcoa en estas fechas de vacaciones escolares. La pequeña salvó la vida gracias a la protección de la silla de sujeción infantil. El choque fue brutal, viéndose involucrados en una colisión frontal cuyas causas sigue investigando la Ertzaintza”.



diariodeburgos.es

“Un matrimonio de Bilbao (J.Z.U. y M.B.E.G., ambos de 80 años) ha fallecido este lunes en un accidente de tráfico ocurrido en la localidad burgalesa de La Presilla, al salirse de la vía y colisionar el turismo en el que viajaban contra un árbol”.

Accidentes viales de alta siniestralidad, tales como los descritos anteriormente por diversos medios nacionales, que se registraron únicamente entre los meses de marzo y abril de 2016, son los que han propiciado que nuevamente esté a la orden del día el papel que ha de jugar la tercera edad a nivel de conducción de un vehículo. Una tentativa que desemboca sin duda en dos cuestiones principales: **¿Está preparada una persona mayor de 65 años para conducir un automóvil? Y, ¿existe límite de edad para dejar de conducir o se ha de implantar alguno?**

Los números que la DGT maneja estadísticamente respecto a la siniestralidad de la población mayor de 65 años 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. Es pues el colectivo con menor cantidad de accidentes a lo largo del año pero que, sin embargo, posee el mayor índice de fallecimiento tras haber siniestrado. Tal es la incidencia que generalmente casi la tercera parte de los accidentados fallecen.-el 30,1% para ser exactos-. Y es sin duda el tema que concierna a los organismos públicos y comisiones privadas ya que la esperanza de vida cada vez es mayor en nuestro país, preveándose que en 2050 la población mayor de 65 años alcance incluso el 37% de la población total.

Así, no es de extrañar que todos nos hayamos preguntado alguna vez si existe edad máxima alguna a la que se ha de dejar de conducir por normativa, probablemente partiendo de la base de que sí que se alberga una edad mínima, como bien se sabe, de 18 años para obtener el permiso. Para ello, el Reglamento General de Conductores no deja duda alguna al respecto: **No existe legalmente ninguna normativa que establezca una edad tope para ello.** De hecho, este reglamento confía esa condición de vigencia de un individuo como conductor en la superación progresiva de los diversos exámenes psicotécnicos que le son realizados así como en la propia voluntad de éste de reconocer sus limitaciones en cualquier momento puntual, decidiendo ‘colgar el volante’. Una premisa a día de hoy que es, sin duda, uno de los

principales debates que existe sobre la mesa a nivel de vialidad y que se ha acentuado al ir de la mano de dos rigurosos condicionantes que van intrínsecamente relacionados

El primero de ellos se trata de la **nueva normativa europea** recogida en la **Directiva 2006/126/CE**, que ha dictaminado que **a partir de los 65 años de edad la renovación del permiso de conducir se realice cada 5 años en vez de cada 2**, como se venía realizando una vez cumplidos los 70 años, para carnets tipo B, A1 y A2. Por su parte, permisos especiales o profesionales BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E- tendrán una vigencia de 5 años hasta que el titular cumpla los 65. A partir de entonces sí que se tendrán que renovar cada tres años.



Del mismo modo, el segundo de ellos aparece como causa-efecto del primero. Subdelegar la posibilidad de incapacitar a una persona de conducir en reconocimientos psicofísicos que no siempre, pero en muchos casos son rigurosos, va en contra de la propia seguridad vial que buscan las diversas instituciones, campañas y comisiones. De hecho, la propia Asociación Española de Centro de Reconocimientos

de Conductores a través de su presidente, Juan Arévalo, admite que existen «graves deficiencias» en la preparación de los facultativos que evalúan las condiciones de los automovilistas porque no tienen los conocimientos suficientes de medicina aplicada a la seguridad vial. «Que cobren 16 euros en algunos centros sin aplicar criterios rigurosos ni unificados es una broma y un peligro», denuncia Arévalo, quien insistía en que no existe la cualificación necesaria para determinar si la agudeza visual de una persona, sus reflejos o, incluso, su capacidad cognitiva están lo suficientemente mermadas para impedirle conducir. Más aún cuando estos profesionales serán los únicos que tengan la potestad profesional de dar directrices y limitar ciertos comportamientos de estos sujetos al volante tales como la conducción nocturna, pilotar bajo efectos de ciertos medicamentos o hacerlo a lo largo de recorridos de larga longitud.

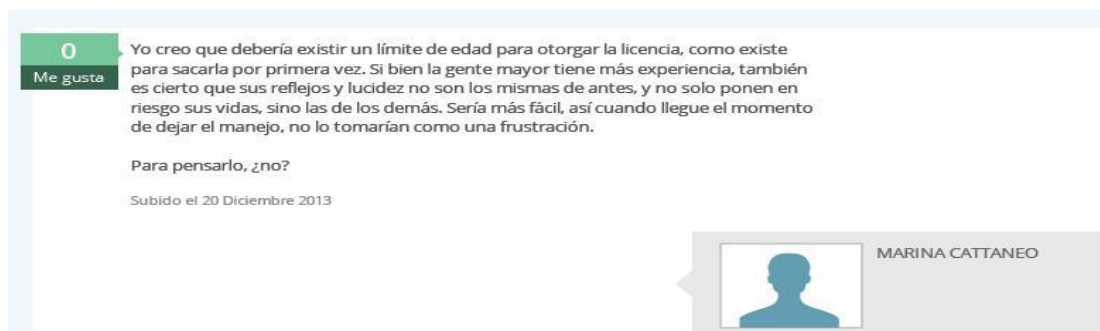
Tal es la montuosidad del caso que, la Fiscalía de Galicia ha tenido que hacer presencia en el asunto, investigando a los psicotécnicos ante numerosos indicios de renovaciones de carné sospechosa, siendo 237 los conductores que fueron enviados en Galicia a revisión médica extraordinaria por tener las facultades psicofísicas mermadas el pasado año 2015. Una cifra que a la Fiscalía de seguridad vial le parece suficiente como para analizar qué está pasando y comprobar si todos los centros de reconocimiento de conductores realizan los exámenes de acuerdo con la reglamentación. El fiscal Carlos Gil explica que la mayoría de los casos se resuelven en el ámbito administrativo, de forma que cuando un agente de la autoridad detecta algún signo de alteración en las facultades de un conductor, lo propone para una revisión médica extraordinaria ante la jefatura provincial de Tráfico, que posteriormente lo envía al Sergas (Consejería de Sanidad Gallega) para una inspección. Ese último examen médico es el que establece las restricciones a los conductores o, en su caso, la pérdida de vigencia del permiso de conducir. Si una vez examinado por el especialista del Sergas, este considera que ese conductor tiene un problema que debería haber sido detectado al renovar el permiso en un centro de reconocimiento, es cuando la Fiscalía puede abrir una investigación penal para comprobar el motivo por el que el automovilista obtuvo la calificación de apto.



«Si hace un mes pasó el examen psicotécnico y no le notaron nada podemos abrir la investigación penal para ver qué pasó», aclaró el fiscal.

El montante pues y continuando, es que 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.

Bajo todo lo anteriormente citado, son muchos los que consideran que la etapa como un conductor de un individuo llegado un cierto momento debería darse por finalizada. No es difícil encontrar en foros o en los comentarios de pie de página de algunos artículos publicados sobre este tema numerosos puntos de vista que interceden en este mismo punto.



Sin embargo, automovilistas y expertos en seguridad vial coinciden en el mismo patrón común: no se puede establecer un límite de edad para conducir, sobre todo en una época en la que la movilidad «es imprescindible y cada vez vivimos más años», tal y como afirmaba el propio Arévalo. De igual modo, la coordinadora de proyectos de la Fundación Española para la Seguridad Vial, Cristina Catalá, no es partidaria de «restar autonomía e independencia» a los mayores, sino más bien de adaptar la movilidad al envejecimiento y promover programas de formación y reeducación, también en el manejo de unos vehículos cada vez más complejos tecnológicamente. Catalá propone, incluso, revisar la señalización vial para que sea «más visible y clara» para este colectivo y reclama, no obstante, una mayor atención de los médicos de atención primaria a la hora de explicar a los conductores mayores los efectos de los medicamentos que consumen en sus reflejos y asesorarles en función de sus

condiciones de salud, una labor de concienciación en la «también deben implicarse sus familias».

Unas familias que, unido a que el sujeto sepa aceptar sus limitaciones y dejar de conducir por autoconvencimiento, probablemente tengan incluso mayor importancia en este asunto del que tenga cualquier campaña o cualquier reconocimiento psicotécnico. Las personas cercanas, las que conviven diaria o semanalmente con el individuo, más aún si viajan acompañándolo, son las que conocen a ciencia cierta y de primera mano si ese individuo está en las condiciones necesarias para conducir sin poner en peligro su vida ni la de terceras personas, pudiendo alertar a las autoridades. El propio Fiscal gallego Gil así lo reconocía: «No es nada extraño. Hay familias que son las que dan el paso de comunicar a las jefaturas provinciales de Tráfico que a su pariente le han renovado el carné pese a que ellos saben que no está en condiciones. Pero aún son pocos los casos. «Echamos en falta más colaboración de las familias porque de esos 237 casos del año pasado, solo ocho habían sido propuestos por familiares de los conductores».



Una colaboración por parte de las familias, que también tiene su propio protocolo de acción, ya que liberar a una persona, sea joven o mayor, de ser propia y autónoma no es tarea fácil. Según Mario Arnaldo, presidente de la AEA (Asociación de Automovilistas Europeos Asociados), se ha de seguir las siguientes pautas: “Hable con la

persona querida. Si usted cree que un miembro de su familia puede ser peligroso al volante, es importante abordar el tema sin demora pero preparando antes la conversación. Analice bien su forma de conducir. Analice las soluciones de transporte alternativas y éste preparados para discutir las opciones. Pregúntele acerca de cómo se siente al conducir y como se sentiría si no condujera. Escuche lo que le dice e intuya lo que le quiere decir. Destaque su preocupación por su seguridad y la seguridad de los demás. Utilice un tono respetuoso. No discuta: sea amable y paciente. Encuadre la conversación de una manera positiva, enfocando el asunto para preservar su movilidad y su independencia. Proponga una evaluación por un especialista en seguridad vial. Si es necesario, cuente con la ayuda del médico de confianza de su ser querido. Y, sobretodo, tenga expectativas realistas y recuerde que es probable que el asunto no se resuelva con una sola charla.

Por último, cabe citar que numerosas han sido las sugerencias que le han llegado a la DGT procedentes de diversas organizaciones privadas focalizadas en temas viales. Cabe reseñar la idea de un colectivo con sede en Cantabria, que propuso que se repartiesen etiquetas similares a la “L” de los conductores noveles, pero para identificar vehículos con conductores mayores de 65 años. «Se debería de alguna forma etiquetar el vehículo de esa persona mayor, para que las otras personas los identifiquen. Una “L” para mayores, que podría ser naranja. En el norte, algunos municipios usan una P para identificar a conductores mayores de 80 años. “P” de Prudencia».