CARTA A: **LA DIRECCION GENERAL DE TRAFICO**
MINISTERIO DEL INTERIOR

DEFENSOR DEL PUEBLO DE MADRID

DEFENSOR DEL PUEBLO DE ESPAÑA

En el año 2022 el Ministerio de Interior presentó la Estrategia de Seguridad Vial 2030 en la que el gobierno de España se compromete ante la Unión Europea a reducir la siniestralidad viaria en unas cifras concretas. A partir del número y distribución de personas fallecidas en siniestros viales han decidido que la principal medida para ello es evitar el fallecimiento de las Personas Mayores en nuestras vías tanto urbanas como interurbanas. Algo que en la opinión de sus redactores solo se consigue expulsando a las Personas Mayores de la carretera con, entre otras medidas, la reducción de los plazos para la renovación de los permisos de conducción o la modificación del protocolo de exploración médica-psicológica, introduciendo un informe psicotécnico más riguroso y específico para las personas mayores. Es decir, estableciendo unos requisitos para la renovación del carnet de conducir diferentes en función de la edad, algo que es claramente discriminación por carácter de edad y debe ser anticonstitucional.

Pero el problema no solo se sitúa en estas pretendidas medidas sino en su anuncio a través de las reiteradas declaraciones de los responsables de tráfico que estigmatizan al colectivo de mayores, condicionando el comportamiento de los responsables las pruebas para renovar el carné de conducir por no decir la estima de las propias conductoras y conductores de mayore edad.

Las razones aducidas para este proceder pretenden avalarse en las cifras de siniestralidad vial publicadas por la propia DGT y otras administraciones locales y autonómicas.

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 extraño, mostrando la cortedad de los responsables de estos análisis, especialmente pensando en las consecuencias de las restricciones propuestas. No es necesario recurrir a los accidentes de tráfico, la mortandad de los mayores y sus ingresos son mucho más altos que los de cualquier otro grupo de edad, precisamente por el hecho de ser mayores.

Pero, es más, 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 acompa-

ñantes. 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 publica la propia DGT en su anuario "Las principales cifras de la Siniestralidad Vial- España 2021: La tasa de personas conductoras implicadas en siniestros viales por cada mil personas conductoras censadas en 2021 fue de 5.

Esta tasa decrece con la edad, registrándose tasas inferiores a la global a partir de los 55 años, y los mínimos a partir de los 60 años".

En el avance del año 2022 solo la única tabla en la que los mayores de 65 sobresalimos es en las "Personas fallecidas en siniestro vial, en función de la edad. Años 2013-2022" representamos el 27%. Cifra realmente alta pero engañosa de no informarse que en ella se unen los datos de peatones y no peatones de las vías urbanas y las vías interurbanas.

En las tablas en las que dichos datos se presentan de forma separada observamos como las personas mayores en tanto peatones representamos el 56% de los fallecidos, mientras que como conductores al 16%, muy por debajo de todos los demás grupos de edad.

Si nos retrotraemos al año 2020 vemos como los conductores de 65 y más años siendo el 16,5% del total, tan solo el 7,5% estamos implicados en accidentes con víctimas, es decir nuestro riesgo es un 50% inferior al del conjunto de conductores.

Las cifras de accidentes de tráfico de conductores en el año 2023 publicadas por el ayuntamiento de la capital reducen el porcentaje de accidentes de los mayores como conductores al menos del 5% elevándolo en tanto peatones a más del 20%.

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 el primer kilómetro.

Obvian estas medidas el hecho de que en el ámbito rural el 30% si incluimos la población residente que evita empadronarse para 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 medio 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? Y nada tampoco dice sobre la siniestralidad debido a la vejez de nuestro parque automovilístico o al estado de nuestras carreteras.

Para colmo asistimos a la paradoja de que por nuestras carreteras circulan conductores de otros paises de la Unión sin restricciones en sus permisos conducir debidas a la edad.

Por lo tanto, 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. O lo que es peor, ante la baja tasa de fallecimientos por millón de habitantes en accidentes de tráfico de España frente a otros paises, tal como recoge Comisión Europea en la base de datos CARE y Eurostat., la DGT ha encontrado que la única manera de reducirla de forma económica y así presentarse en Europa como el país que mejor cumple la Agenda es eliminando a las personas mayores de las carreteras.

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.

Y finalmente nos dirigimos a la defensoría del pueblo ante esta situación de discriminación por motivos de edad y el impacto negativo en la vida y bienestar de las personas mayores considerando que las medidas específicas por la edad que nos exigen para la validación de nuestro carnet de conducir son una clara violación de nuestros derechos fundamentales.

Madrid, 20 de noviembre de 2023

ANEXO (algunas cifras)

Personas conductoras fallecidas en función de la edad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2019-2022.

Edad	2019	2022	Dist. % 2022	Variación 2022/2019[1]
0-14	1	1	0%	0
15-24	111	121	11%	9%
25-34	187	173	15%	-7%
35-44	209	211	19%	1%
45-54	247	228	20%	-8%
55-64	176	209	18%	19%
65-74	105	112	10%	7%
75 y más	100	75	7%	-25
No especificada	3	1	0%	-2
TOTAL	1.139	1.131	100%	-1%

[1] Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.