

CONCLUSIONES

1. Consideramos que atender a las demandas y necesidades que el envejecimiento de un importante y creciente sector de la sociedad plantea importantes retos para los responsables públicos y la sociedad, al tiempo que debe valorarse como un relevante logro social tanto en términos de esperanza de vida, como de calidad de la misma, el hecho de que cada vez más personas llegan a estas edades en plenas facultades, pudiendo aportar sus conocimientos, experiencias y disponibilidad al resto de la sociedad. El envejecimiento activo de las personas mayores es notoriamente visible en la mayor implicación y presencia de las personas mayores en los ámbitos político, asistencial, solidario, etcétera.
2. En este escenario y partiendo de la consideración de que, por parte de las personas mayores, el derecho a conducir se ve como una forma, una manera de continuar formando parte de la sociedad civil en la que el vehículo, como medio de transporte de personas y mercancías, está unido a nuestros quehaceres diarios, es precisa una acusada implicación de la sanidad pública y privada para detectar aquellas situaciones de riesgo en los pacientes que supongan un obstáculo o dificultad grave para la conducción, de forma que sean comunicadas a la Dirección General de Tráfico, siempre que ello sea conciliado, mediante las modificaciones de la legislación de protección de datos que sean necesarias, con el deber de reserva que afecta a los profesionales médicos y con el derecho a la intimidad.
3. De esta forma, con la imprescindible revisión de los datos que integran la historia clínica, dichos profesionales médicos podrían informar, sin menoscabo de los derechos citados, de aquellos casos en los que la conducción por parte de determinadas personas podría constituir un riesgo tanto para ellas mismas, como para el resto de conductores y peatones. Igualmente se plantea la conveniencia de estudiar la posibilidad de reducir, a partir de los 65 años, los plazos de renovación del carne de conducir, demandando de los centros de reconocimiento médico un mayor control de este tipo de situaciones.
4. Para que las personas mayores puedan seguir conduciendo sus vehículos, además de las medidas apuntadas, se deben realizar tareas de adaptación de los entornos urbanos de forma que cuenten con una señalización semafórica, vertical y horizontal acordes con sus menores facultades visuales, auditivas o de capacidad de reacción. En este

sentido, la Disposición Adicional Sexta de la Ley 18/2009, de 23 de Noviembre, disponía que, en el plazo de un año, el Gobierno revisaría la normativa vigente que regula la señalización vial vertical para adaptar sus dimensiones mínimas a la intensidad actual del tráfico y **al incremento en la edad media de los conductores**. Dicha revisión no se hizo y el progresivo envejecimiento de la población hace que la misma cada día sea más necesaria y acuciante.

5. También los vehículos deben adaptarse mediante la mejora de sus instrumentos y dotaciones para un uso más fácil y comprensible para estos usuarios. En tal sentido, se subraya y valoran por parte de los asistentes a la Jornada los constantes avances que se están produciendo y que permitirán en un futuro disponer de vehículos sin conductor que, indudablemente, supondrán una mayor autonomía y seguridad para las personas mayores.
6. Es compartida la opinión general de que la perspectiva de las personas mayores está ausente en el diseño y calidad de los espacios peatonales, en el concepto mismo de ciudad y entornos metropolitanos, resultando que este sector de la sociedad demanda, necesita itinerarios accesibles, seguros, de calidad aceptable y que cuenten con una señalización en las intersecciones con el tráfico rodado que esté adaptada a sus necesidades en cuanto a ausencia de barreras, intervalos de tiempo suficientes para cruzar, con elementos sonoros, etcétera.
7. Es por ello que consideramos imprescindible un estudio en profundidad de la estructura de las ciudades, estableciendo un régimen de movilidad en los cascos urbanos que, teniendo en cuenta los flujos humanos, ofrezca las oportunidades que los diversos sectores de la población demandan en términos de salud, sociabilidad y ocio, implantando un espacio peatonal que posea unos adecuados estándares de calidad. Ello, además, conllevaría unos indudables beneficios ambientales al estar basado en un modelo sostenible de movilidad. El objetivo es alcanzar es el modelo de ciudad amigable con los mayores que ha definido la Organización Mundial de la Salud. Todo ello, haciéndolo extensible a los entornos metropolitanos antes citados, mediante un transporte público de calidad, accesible y económico.
8. Los responsables municipales deben asumir el compromiso de realizar de forma periódica y preventiva un estudio de los puntos negros de las ciudades en los que se registren un anormal, excesivo o reiterado número de accidentes o siniestros viarios, adoptando las medidas oportunas para que tales situaciones sean evitadas mediante las obras o nuevas dotaciones que sean precisas para ello.

9. Al igual que, en la actualidad, los conductores noveles deben situar en sus vehículos la letra "L" que los identifica ante el resto de los conductores, también se propone estudiar la posibilidad de establecer un distintivo similar para las personas mayores de forma que también el resto de los conductores puedan estar avisados de que dichos vehículos están conducidos por personas que, en general, tienen menores reflejos y menos capacidad de reacción en el tráfico viario.
10. Todos los esfuerzos que se realicen en materia de educación vial resultan valiosos y eficaces tanto desde una perspectiva social, como económica. Por ello, se entiende muy necesario que, al igual que sucede con los centros educativos en los que se suceden las iniciativas para garantizar que la población infantil y juvenil disponga de los recursos y conocimientos, así como de la mentalización y prudencia necesarias, para garantizar y mejorar su seguridad vial, también se realicen esfuerzos semejantes en centros de mayores, centros de día, asociaciones de mayores, etcétera, de forma que también las personas mayores transiten con seguridad por nuestros entornos urbanos y vías de comunicación y actualicen los conocimientos de los que disponen en esta materia.