



Informe

Por una especial sensibilidad hacia los conductores y peatones de edad

docecausas
para 2012



Informe

Por una especial sensibilidad hacia los conductores y peatones de edad

Alberto Alvarez, periodista especializado
en información sobre personas mayores



Datos generales

Según datos de la DGT en 2010 el número de conductores era de 25.799.005; 43,5% tenía menos de 40 años, y el 11,5% era mayor de 65 años, es decir 2.991.276. De estos, 1.167.458 conductores tenían entre 65 y 69 años; 774.426 hasta 74 años y con más de 74 años 1.049.392.

El parque automovilístico (incluyendo ciclomotores) en el año 2010 alcanzaba los 32.961.569 vehículos y la red de carreteras los 165.466 kilómetros.

Según el Anuario de Siniestralidad Vial de la DGT, en el año 2010 se produjeron en España 85.503 accidentes de circulación en los que fallecieron 2.478 personas dentro de los 30 días siguientes al accidente y 120.345 resultaron heridas, de las cuales, 11.995 lo fueron gravemente, es decir, necesitaron más de 24 horas de hospitalización.

Dónde

En el año 2010 el 46% de los accidentes de tráfico se registraron en carretera (39.174) y en ellos se produjeron el 78% de las víctimas mortales (1.928). Del total, 1.896 se produjeron en autopista y en ellos fallecieron 89 personas; y 7.866 en autovía con el resultado de 325 muertos.

En zona urbana se registraron 46.329 accidentes con víctimas, falleciendo 550 personas (el 22% del total). De estas el 49% de las víctimas mortales se produjeron por atropello, el 16% en colisiones laterales y frontolaterales y el 11% en salidas de la vía.



Cuándo

La época en la que se producen más accidentes son en los meses de julio y agosto, coincidiendo con el éxodo vacacional. En carretera, el promedio diario de víctimas mortales en 2010 fue de 5,3, presentando en verano unos promedios diarios de fallecidos algo superiores, del 6,5.

En zona urbana el promedio diario de víctimas mortales fue de 1,5, subiendo hasta el 1,7 en verano.

Sin embargo el promedio diario de atropellos es más elevado en los meses de invierno, registrando en febrero con 46 fallecidos y noviembre con 48, más de un peatón fallecido al día; mientras en abril hubo 27 fallecidos.

En cuanto a los días de la semana, en carretera es durante el fin de semana cuando se contabilizan el mayor número de accidentes con víctimas mortales; en 2010, el 36% del total con 677 muertos. Todo lo contrario sucede en zona urbana, donde durante los fines de semana se contabilizan menos accidentes aunque son más graves, con el 27,5% de los fallecidos (151).

El 61% de los fallecidos en accidente se produjeron entre el tramo de 8 a 20 horas, a partir de esa hora aunque la intensidad del tráfico desciende aumenta la peligrosidad, computando el 39% de las víctimas mortales.

Por qué

La velocidad inadecuada está presente en el 13% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2010; las distracciones en un 39%; el 23% de los fallecidos usuarios de turismo no uti-



lizaban el cinturón de seguridad; el 31% de los conductores fallecidos sobrepasaban la tasa de alcohol; y el 65% de los conductores implicados en accidentes habían cometido alguna infracción.

Quién

En 2010, los accidentes de circulación con resultado de muerte afectaron principalmente al grupo de edad comprendido entre 25 y 34 años con 453 muertos, seguido por los de 35 a 44 años con 442.

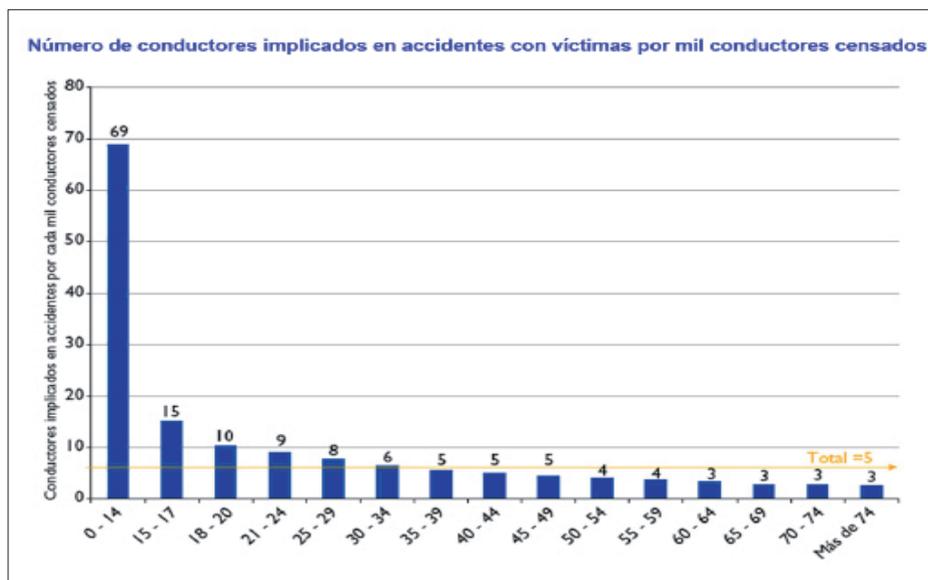
En carretera fallecieron más personas en el grupo de edad de 25 a 34 años. En zona urbana el grupo más afectado fue el de mayores de 65 años con 179 muertos seguido del de 25 a 34 años con 89 fallecidos. (Gráfico DGT)

Número de fallecidos por tramos de edad	Carretera	Zona Urbana	Total	Total muertos por millón de población
0-14	55	24	79	11
15-24	294	69	363	75
25-34	364	89	453	61
35-44	356	86	442	58
45-54	293	53	346	54
55-64	206	42	248	50
65 y más	350	179	529	68
Sin especificar	10	8	18	
Total	1.928	550	2.478	54



De los 529 mayores de 65 años fallecidos en accidente, 227 conducían un vehículo, 90 eran pasajeros y 212 eran peatones. Del total de fallecidos por atropellos los mayores de 65 suponen el 45% del total, y de estos el 30% corresponde a mayores de 75 años. De hecho de las 122 personas fallecidas de este grupo de edad (+75 años) en zona urbana, 106 fallecieron como peatones (87%).

En 2010 se vieron implicados en accidente 138.756 conductores, el 79% de ellos eran hombres que tenían menos de 35 años (el 43%) y eran mayoritariamente (66%) conductores de turismos. (Grafico DGT)





Cómo

Según los resultados extraídos del Proyecto Sastre 31 (Actitudes Sociales frente al Riesgo Vial en Europa) que estudia los planteamientos y las conductas asumidas por los conductores de turismo en relación con los diferentes factores implicados en la conducción, y según se recoge en la parte correspondiente a España, el perfil de los conductores con riesgo alto de saltarse los límites de velocidad corresponde a un varón de entre 40 y 54 años, y a mujeres de menos 25 años, que conducen vehículos con una cilindrada mayor de 1.900 cc, además se muestran a favor de aumentar el límite de velocidad máxima en autopistas y carreteras convencionales y poco a favor de la vigilancia con cámaras.

Y tienen un riesgo muy alto de saltarse esos límites los varones de entre 25 y 29 años, sin estudios o con un nivel de formación medio, que conducen durante el trabajo, viven en ciudades pequeñas, y son partidarios de quitar límites de velocidad en autopistas y aumentarlos en las carreteras secundarias; y no son nada partidarios de la vigilancia con cámaras.

En cuanto al perfil del conductor que se salta los límites de alcoholemia, tienen un riesgo alto: los varones mayores de 25 años, que opinan que el alcohol causa a veces accidentes y que espera controles “a veces”. Y muy alto: aquellos conductores que piensan que el alcohol causa accidentes “raramente”, que esperan controles muy frecuentemente. Ambos grupos se muestran poco partidarios del límite de alcoholemia en 0,5, y considera “poco importantes” los cursos de rehabilitación como sanción.



En cuanto al conductor con riesgo alto de incumplir la normativa respecto al uso de cinturón de seguridad: aquí no hay un grupo homogéneo de edad y género aunque se acercan más los varones de 25 a 39 años que viven en ciudades pequeñas tienen vehículos de 1.000-1299 cc, y que consideran que el uso del cinturón no es necesario si se conduce con prudencia, y que no reduce el riesgo de sufrir heridas graves en caso de accidente.

COMPARATIVA DE CONDUCTAS ARRIESGADAS

(% conductores españoles que las asumen)

%	18-24 años	25-39 años	40-54 años	>54 años
	Varón/Mujer	Varón/Mujer	Varón/Mujer	Varón/Mujer
Conducir más deprisa	30 / 14	25 / 12	18 / 15	10 / 6
Acercarse demasiado	9 / 4	8 / 9	6 / 4	4 / 5
No ceder paso peatones	45 / 32	34 / 27	33 / 28	27 / 22
Beber y conducir 1 ó más días/semana (esporádicamente)	39 / 29 (27 / 7)	42 / 11 (17 / 21)	36 / 17 (10 / 9)	26 / 8 (17 / 10)
Conducir 1 ó más días superando límite alcohol (esporádicamente)	14 / 9 (21 / 12)	11 / 5 (11 / 4)	7 / 7 (10 / 2)	6 / 2 (9 / 1)
Responder llamadas de teléfono	41 / 40	42 / 33	37 / 15	19 / 12
Hacer llamadas de teléfono	29 / 25	26 / 20	24 / 8	12 / 5



Teniendo un riesgo muy alto: aquí tampoco se presenta un grupo homogéneo pero repiten de nuevo los varones de entre 25 y 39 años y los mayores de 54 años; que viven en ciudades pequeñas, con una experiencia de entre 11 y 25 años, que podrían conducir nueve horas o más sin descansar, y que han sufrido dos o más accidentes con daños materiales.

Según se puede ver en el cuadro, los conductores mayores de 54 años son los que asumen el menor número de conductas arriesgadas, alcanzando el nivel más alto en el consumo esporádico de alcohol uno o más días a la semana (26% de hombres y 8% mujeres) y en ceder el paso a los peatones (27% de hombres y 22% mujeres).

Sin embargo, según el estudio de Aptitudes y conducción de la Fundación MAPFRE, estos conductores reconocen que cuando se sientan al volante su comportamiento cambia para mal (en un 54%); que han tenido altercados agresivos con otros conductores y que la forma de conducir de los demás es lo que más les condiciona.

Coincidiendo con la mayoría de los entrevistados que considera este factor (en un 38%), como el más determinante a la hora de conducir, casi tanto como las prisas (37%), o los atascos (30%).

No es de extrañar, que la mayoría de los entrevistados defina la forma de conducir en España, como agresiva (53%), anárquica (40%), e irresponsable (39%). Son minoría los que la califican de responsable (17%), respetuosa con la normativa (11%) y tranquila (8%).



Es curioso que un 61% se consideren buenos conductores y tranquilos; un 20% agresivos aunque buenos conductores, y sólo un 5% reconozca que no es buen conductor.

Mayores en movimiento

Según la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España, Movilia 2006-2007, el grupo de jubilados es el que presenta menor movilidad, al estar exentos del obligado desplazamiento al que están sujetos otros grupos de población como estudiantes y trabajadores ocupados, ya que la actividad económica es la variable fundamental en la intensidad de movilidad.

La media para personas con movilidad es de 2,8 desplazamientos en días laborables (1,9 en el colectivo de mayores), y de 2,1 en fines de semana (algo superior a 1,6 para los mayores).

El principal motivo de desplazamiento, en días laborables según la encuesta, es la vuelta a la vivienda después de realizar alguna actividad (44,9%), seguido por trabajo (16,4%), por estudios y por compras (6,9% y 6,8% respectivamente).

En los mayores de 65 años el 46,3% afirma que el principal motivo de desplazamiento es la vuelta a la vivienda, coincidiendo con la media general. El resto de motivos para los desplazamientos refleja una clara diferencia entre hombres y mujeres de ese grupo de edad: para el 20,4 de los hombres mayores de 65 años el paseo es el segundo motivo, frente al 12,8% de las mujeres; sin embargo, son estas con el 16,3% las



que se desplazan más para realizar compras, frente al 7,1% de hombres; y visitar a familiares o amigos con el 6,5% es el tercer principal motivo de desplazamiento para las mujeres, mientras que para los hombres es ir a actividades de ocio con el 7,7%.

En fines de semana, para el 43,3% de los encuestados el principal motivo de desplazamiento es volver a casa, seguido del 14,5% que acude a actividades de ocio, 11,2% a dar paseos y el 10,8% a visitar a familiares o amigos.

	MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO									
	Total	Por trabajo	Por estudios	Por compras	Acompañar niños/otras personas	Ir a actividades de ocio	Paseos	Visitar a familiares o amigos	Volver a la vivienda	Otros motivos
Porcentajes horizontales										
Ambos sexos	100,0	16,4	6,9	6,8	4,9	5,8	5,6	4,1	44,9	4,6
De 0 a 14 años	100,0	0,1	28,1	2,7	2,7	6,2	5,6	4,4	46,4	3,9
De 15 a 29	100,0	17,6	11,5	4,1	3,6	8,2	2,9	4,3	44,3	3,6
De 30 a 39	100,0	25,8	1,0	6,7	8,9	4,6	2,7	3,5	43,3	3,5
De 40 a 49	100,0	26,0	0,5	7,5	6,8	4,4	3,2	3,3	44,6	3,7
De 50 a 64	100,0	19,1	0,3	9,9	3,1	4,8	7,6	4,3	45,4	5,4
65 y más años	100,0	0,9	0,3	12,1	2,9	6,5	16,4	5,2	46,3	9,3
Varones	100,0	20,5	6,6	4,2	3,4	6,7	5,8	3,4	45,1	4,3
0/14 años	100,0	0,1	28,0	2,2	2,8	6,8	5,4	3,9	46,5	4,2
De 15 a 29	100,0	20,5	10,4	2,6	2,7	9,3	2,7	4,2	44,6	3,1
De 30 a 39	100,0	32,8	0,7	4,3	4,4	5,2	2,5	3,3	43,7	3,2
De 40 a 49	100,0	31,4	0,3	4,5	4,7	5,5	3,1	2,5	44,4	3,5
De 50 a 64	100,0	26,2	0,1	5,2	2,9	5,2	7,7	2,4	45,6	4,8
65 y más años	100,0	1,4	0,1	7,9	3,2	7,7	20,1	4,0	46,5	9,2
Mujeres	100,0	12,2	7,3	9,5	6,4	4,9	5,3	4,8	44,6	4,9
0/14 años	100,0	0,0	28,1	3,2	2,7	5,5	5,7	4,9	46,2	3,7
De 15 a 29	100,0	14,4	12,7	5,7	4,7	6,9	3,3	4,3	43,8	4,2
De 30 a 39	100,0	19,2	1,3	9,0	13,2	4,0	2,8	3,6	43,0	3,8
De 40 a 49	100,0	20,3	0,6	10,6	9,0	3,2	3,3	4,1	44,8	3,9
De 50 a 64	100,0	11,1	0,6	15,2	3,4	4,4	7,5	6,5	45,2	6,2
65 y más años	100,0	0,4	0,6	16,3	2,5	5,3	12,8	6,5	46,2	9,4



En cuanto a los mayores de 65 años, la mayoría de los desplazamientos en fin de semana es para volver a casa (45,3%), o para dar paseos tanto para hombres (21,4%) como para mujeres (14,4%), estas últimas dejan el hacer compras como cuarta opción (10,1%), después de visitar a familiares o amigos (10,7%). Los hombres sin embargo, dejan las compras (5%) casi para los días laborables, premiando frente a estas las salidas de ocio (11,8%) y visitas familiares (7,4%).

Para los desplazamientos de menos de 5 minutos el 45,6% de los encuestados va a pie o en bicicleta; el 42,3% utiliza a diario el coche o la moto para sus desplazamientos y el 6,6% el autobús o el metro.

Entre los mayores de 65 años, el 72,1% realiza sus desplazamientos en bici o andando (70% hombres y 74,1% mujeres); el 17,2% en coche o moto (21,5% hombres y 12,9%); y el 7,3% en autobús o metro (5,2% hombres y 9,3% mujeres), situándose en este ultimo caso por encima de la media del 6,6%, siendo los que en mayor porcentaje usan el transporte público junto al grupo de edad de 15 a 29 años (9%).

Los fines de semana, los desplazamientos se realizan o a pie/bicicleta (46,6%) o en coche/moto (46,4%), decantándose por el transporte publico solo un 4% de los encuestados.

Las personas mayores de 65 años, siguen en su mayoría desplazándose a pie/bicicleta (el 70%), aumentando ligeramente los que cogen el coche/moto hasta el 23% y situándose a la cabeza de los que utilizan el autobús/metro, un 4,5%. Llama-



tivo es el caso de las mujeres mayores, si la media general del uso de transporte público en fin de semana por las mujeres se sitúa en un 4,9%, ellas alcanzan un porcentaje del 6,4%, y un 6,7% el grupo de mujeres de entre 15 a 29 años.

El tiempo medio que dedican las personas de edad para sus desplazamientos en días laborables es de 49 minutos (61 minutos media general); siendo los que viven en municipios de áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes los que dedican más tiempo, 63 minutos; frente a los 41 minutos de los que viven en municipios de menos de 10.000 habitantes.

En cuanto a los viajes de más de 50 kilómetros, el 25,3% de las personas mayores los realiza por ocio (33,2% media general); el 20,5% para visitar a familiares o amigos (17,3%, en general); el 18,2% para ir de vacaciones (13% general), y el 15% para ir a su segunda residencia (14,5%). Quedando relegado el motivo razones profesionales solo al 3% de los mayores de 65 años, frente al 10,5% del resto.

El 78% de los encuestados sigue eligiendo el coche como principal modo de transporte para más de 50 kilómetros, siendo los mayores de 65 años, con un 60%, los menos eligen esta opción, a favor del autobús (22,7%), tren (8%) y avión (6%). En todos los casos situándose por encima de la media 8,5% autobús, 5,4% tren y 6,3% avión.

El 52,9% de los mayores de 65 años recorren entre 51 y 100 kilómetros en sus viajes (frente 51% de media de todas las edades); el 39,5% menos de 500 kilómetros (40,5% media ge-



neral); el 5,2% menos de mil (4,9% general); y el 2,5% más de mil (3,4% general).

A pesar de que la ciudadanía mayor de 65 años supone el mayor porcentaje de usuarios del transporte público, se enfrenta a una serie de obstáculos que condicionan en mayor o menor medida su movilidad. Según el estudio Envejecer en movimiento. Elementos demográficos para una movilidad sostenible en España (RACC. mayo 2011), los problemas percibidos más comunes tienen que ver con el acceso tanto a las instalaciones como a los vehículos en sí, no obstante un 84% manifiesta problemas para subir o bajar del vehículo; un 70% para acceder a las instalaciones; un 64% para llegar al vehículo, y un 60% para acceder al asiento.

El segundo grupo de problemas, de menor incidencia pero muy relevantes, se encuentra relacionado con las capacidades cognitivas y se refleja en dificultades para comprender indicaciones y orientarse (alrededor del 45%), para pagar (35%) o para decidir itinerarios (27%), incrementándose estos porcentajes ligeramente en las mujeres y con la edad.

La persona mayor como peatón

Como ha quedado reflejado en la encuesta Movilia 2006-2007 la mayoría de las personas mayores de 65 años (hasta 70%) realiza a diario sus desplazamientos a pie o en bicicleta.

No hay que olvidar que en España, y en el ámbito urbano, los



atropellos son la primera causa de muerte de peatones por accidente de tráfico, alcanzando en 2010 el 51% de fallecidos, de los que el 45% eran mayores de 65 años.

Aunque se producen menos atropellos que colisiones entre vehículos, las lesiones son mucho más graves, ya que mientras que alrededor del 0,5% de los ocupantes de turismos y el 1% de los motoristas mueren en un accidente, en el caso de los peatones la cifra se eleva hasta casi el 3%.

De entre las personas de edad, el colectivo de + de 74 años es el más afectado por los atropellos, en 2010, el 38% del total de peatones fallecidos tenían más de 74 años (106 de los 278 peatones fallecidos).

Una cuarta parte de los atropellos con víctimas suelen ser causados por alguna infracción del peatón (26%), porcentaje que asciende hasta el 53% en el caso de accidentes con peatones fallecidos. Las infracciones más habituales son irrumpir o cruzar la vía antirreglamentaria y no utilizar el paso de peatones.

Precisamente el comportamiento de las personas, junto a la configuración del espacio público y a las características del tráfico a motor, son los tres ámbitos de actuación en materia de movilidad y seguridad vial relacionados con los factores de vulnerabilidad de los peatones.

En el Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión Europea (2009) se hace hincapié en que “se necesita un plantea-



miento integrado (de la movilidad) no sólo para el desarrollo de una infraestructura y unos servicios de transporte, sino también para la elaboración de políticas que vinculen el transporte con la protección del medio ambiente, un entorno saludable, la ordenación territorial, la vivienda, los aspectos sociales de la accesibilidad y la movilidad, así como la política industrial. Planificar el transporte de forma estratégica e integrada, crear organizaciones adecuadas para la planificación de la movilidad y establecer metas realistas resultan fundamentales para afrontar los retos a largo plazo de la movilidad urbana y fomentar la cooperación con los operadores de transporte y entre ellos”.

Algunas ciudades españolas en el ámbito concreto de la seguridad vial, están llevando a cabo también planes específicos cuyo reto es reducir la accidentalidad vial y fomentar la convivencia segura de todas las redes de movilidad que se desplazan en el entorno urbano, sobre todo de los usuarios más vulnerables.

En este sentido el estudio La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano. DGT. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2011, recoge una serie de medidas genéricas para llevar a cabo e incrementar la seguridad de los colectivos más vulnerables. Por ejemplo a la hora de colocar el mobiliario y los servicios públicos en el espacio urbano, tener en cuenta: la ubicación de los contenedores de residuos y mantener en buen estado el arbolado para mejorar visibilidad de peatones; así como tener en cuenta ubicación mobiliario para no impedir desplazamientos.



En cuanto al diseño de los espacios para los peatones proponen: Ampliar las aceras y las zonas peatonales destinadas a la movilidad pie; estudiar la ubicación de los pasos de peatones para adaptarlos a los itinerarios naturales de los peatones; implantar elementos protectores para garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas frente al tráfico a motor; definir itinerarios seguros para los escolares y las personas mayores; mejorar la accesibilidad de las aceras y zonas peatonales para facilitar y proteger el desplazamiento de las personas con movilidad reducida (en especial, las sillas de ruedas); programar el tiempo y las fases de los semáforos para facilitar el paso de los peatones; implicar a las entidades y agentes sectoriales en el diseño del espacio destinado a los peatones.

Por ejemplo en el diseño vial y moderación y pacificación del tráfico se pueden implantar en la calzada elementos para reducir la velocidad de los vehículos a motor, y reducir –si fuera necesario– el número de carriles de circulación; crear zonas de baja velocidad mediante la implantación de elementos físicos y una señalización adecuada; redefinir los sentidos de circulación para evitar tránsitos de paso en zonas pacificadas.

Desde la Comisión Europea se está trabajando en distintos proyectos para reducir la implicación de peatones en accidentes, como son el sistema Watch-over, de comunicación de corto alcance y de sensores ópticos para coches que detecta cuando se está a punto de chocar contra un peatón, lo que permite al conductor virar o frenar; y el proyecto APROSYS en el que se ha investigado los cambios en la forma del frontal de los vehículos y su capacidad de reducir las lesiones de los peatones.



Resumen de los ámbitos de actuación y de las medidas genéricas

ÁMBITO	MEDIDAS GENÉRICAS
1 Ubicación del mobiliario y los servicios públicos en el espacio urbano	<p>1.1 Analizar la ubicación de los contenedores de residuos para mejorar la visibilidad de peatones y conductores.</p> <p>1.2 Mantener en buen estado el arbolado viario para evitar que las ramas reduzcan la visibilidad o cubran la señalización vertical.</p> <p>1.3 Analizar la ubicación del mobiliario urbano en las aceras y zonas peatonales para eliminar aquellos elementos que obstaculicen el desplazamiento seguro.</p>
2 Estado y mantenimiento de la señalización vial y los semáforos	<p>2.1 Mantener en buen estado la señalización vertical y evitar el exceso de señales o la contradicción entre éstas.</p> <p>2.2 Mantener periódicamente la señalización horizontal del espacio público; en especial, los pasos de peatones e indicadores de prioridad.</p> <p>2.3 Actualizar y adaptar la señalización a la jerarquía de prioridades definida para cada vía.</p> <p>2.4 Adaptar el tiempo de los semáforos -en especial, el tiempo de rojo- a las características de cada vía para reducir las colisiones, en especial en los cruces.</p>
3 Diseño de los espacios para los peatones	<p>3.1 Ampliar las aceras y las zonas peatonales destinadas a la movilidad pie (mediante actuaciones de obra civil o mediante la implantación de elementos de bajo coste).</p> <p>3.2 Estudiar la ubicación de los pasos de peatones para adaptarlos a los itinerarios naturales de los peatones.</p> <p>3.3 Implantar elementos protectores -vallas, orejas...- para garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas frente al tráfico a motor.</p> <p>3.4 Definir itinerarios seguros para los escolares y las personas mayores.</p> <p>3.5 Mejorar la accesibilidad de las aceras y zonas peatonales para facilitar y proteger el desplazamiento de las personas con movilidad reducida (en especial, las sillas de ruedas).</p> <p>3.6 Programar el tiempo y las fases de los semáforos para facilitar el paso de los peatones.</p> <p>3.7 Implicar las entidades y agentes sectoriales en el diseño del espacio destinado a los peatones.</p>
4 Ordenación del aparcamiento en la vía pública	<p>4.1 Estudiar la ubicación de las plazas de aparcamiento en la vía pública -sobre todo, ante de los pasos de peatones- para mejorar la visibilidad de éstos y de los conductores.</p> <p>4.2 Analizar el tipo de estacionamiento público permitido en cada vía, teniendo en cuenta la seguridad de peatones y ciclistas.</p>
5 Diseño de los itinerarios para ciclistas	<p>5.1 Definir itinerarios seguros para ciclistas, que tampoco pongan en riesgo la seguridad de los peatones.</p> <p>5.2 Implantar medidas de protección para los ciclistas cuando éstos tienen que compartir la calzada con los vehículos.</p> <p>5.3 Implicar las entidades y agentes sectoriales en el diseño del espacio destinado a los ciclistas.</p> <p>5.4 Impulsar campañas o acciones de formación dirigidas a conductores y ciclistas sobre la seguridad de la movilidad en bicicleta.</p>
6 Diseño vial y moderación y pacificación del tráfico	<p>6.1 Implantar en la calzada elementos para reducir la velocidad de los vehículos a motor, y reducir -si es necesario- el número de carriles de circulación.</p> <p>6.2 Crear zonas de baja velocidad mediante la implantación de elementos físicos y una señalización adecuada (áreas de moderación y pacificación del tráfico).</p> <p>6.3 Redefinir los sentidos de circulación para evitar tránsitos de paso en zonas pacificadas.</p>
7 Cumplimiento de las normas de circulación y convivencia	<p>7.1 Sancionar conductas y comportamientos incívicos de los distintos usuarios del espacio público (tanto de conductores como de peatones y ciclistas): aparcamiento irregular, incumplimiento de la señalización, conductas de riesgo...</p> <p>7.2 Realizar campañas de información sobre las normas de convivencia que regulan el uso del espacio público.</p> <p>7.3 Impulsar un pacto local por la movilidad y la seguridad vial en el que los distintos agentes y sectores implicados cooperen para fomentar la convivencia segura entre medios de transporte.</p>



Es importante recordar que en la mayor parte de los casos de accidentes donde hay peatones involucrados éstos no pueden ser tratados como los causantes del siniestro sino como las víctimas. Invertir en seguridad supone una reducción importante en costes asociados a sanidad, bajas laborables, etc.

Según un análisis coste-beneficio de la construcción de aceras, pistas y carriles exclusivos para peatones y ciclistas llevado a cabo en la ciudad noruega de Hokksund, se concluyó que si bien la inversión en costes de mantenimiento y construcción había ascendido a 3,62 millones de euros durante 2003, el beneficio total había ascendido a 18,44 millones de euros sólo en ese mismo año: 2,12 millones por la reducción de riesgo de accidentes de peatones y ciclistas; 2 millones por la reducción de costes asociados a bajas de enfermedad de corta duración, mientras que por bajas de larga duración el beneficio ascendía a 11,7 millones de euros, etc.

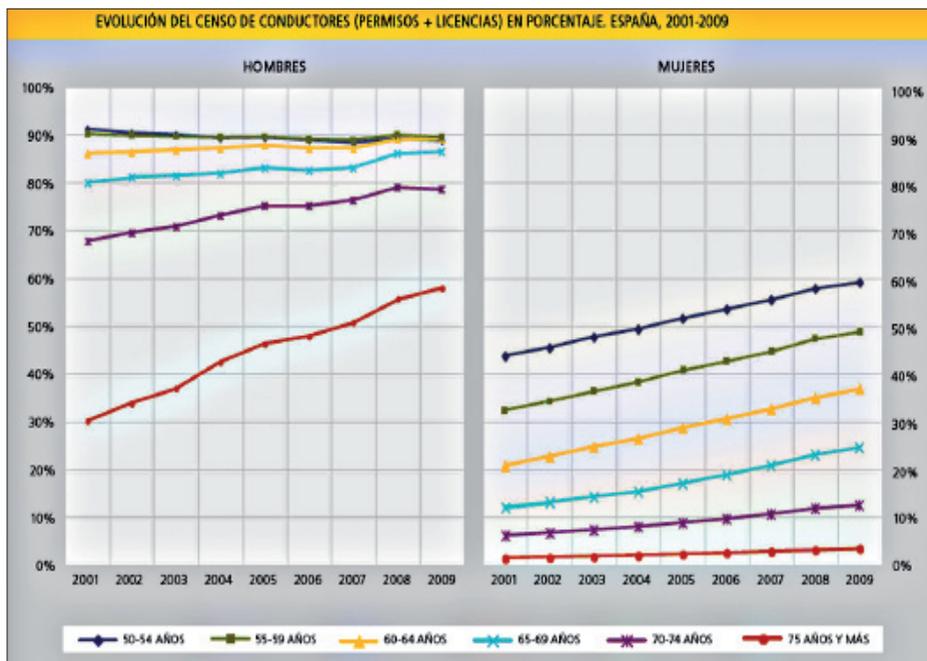
Mayores al volante ¿Una amenaza para la seguridad vial?

Según datos de la Dirección General de Tráfico, DGT, en 2010, 2.991.276 personas mayores de 65 años tenían permiso de conducir, una cifra que tenderá a corto y medio plazo a incrementarse considerablemente. Según el anteriormente mencionado estudio del RACC “las personas mayores que disponen de permiso han aumentado en prácticamente un millón entre 2001 y 2009, un incremento que representa para el conjunto de la población de 65 y más años pasar de una tasa del 27% en 2001 a una del 36% en 2009, y se estima que en el



año 2030 habrá 6,1 millones de conductores mayores de 65 años (4,0 hombres y 2,1 mujeres).

En la actualidad y según el Reglamento General de Conductores (Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo), los permisos de conducción de las clases BTP, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E, tienen una vigencia de tres años para los mayores de 65 años (cinco para el resto), y el permiso de las clases restantes –incluido el B que es la más usual– de cinco años a partir de esa edad (diez para el resto).





Por la movilidad que proporciona, el coche puede ser más importante para las personas mayores de 65 años que para otros grupos de edad. Muchas personas siguen conduciendo hasta edades muy avanzadas, ya que para algunos, esta puede ser su única opción de movilidad, ya que ciertas enfermedades pueden reducir su capacidad de caminar o de usar el transporte público antes de afectar a su capacidad de conducir.

Una idea errónea muy difundida es que las personas mayores al volante constituyen una amenaza para la seguridad vial. En términos generales, sin embargo, los conductores de edad avanzada presentan las tasas de colisiones más bajas de todos los grupos de edad, pero, en razón de su fragilidad, padecen tasas más elevadas de traumatismos y defunción. Su tasa de traumatismos puede también verse afectada por enfermedades como la osteoporosis, así como por la disminución de la homeostasis y la pérdida de elasticidad de los tejidos.

Los conductores de edad avanzada sufren colisiones de distintos tipos que los de otras edades. Chocan más en situaciones de tránsito complicadas, como las que se presentan en las intersecciones, y relativamente menos por falta de precaución, por ejemplo, exceso de velocidad o imprudencia al rebasar a otro automóvil. Los tipos de traumatismo también son distintos, en parte por las diferencias en la índole de las colisiones, pues las personas mayores sufren más traumatismos mortales de tórax, por ejemplo, que las demás. (Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. OMS, 2004. Capítulo 2 Repercusión mundial.



Según se recoge en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción., OMS, 2009), en el año 2004 las muertes por traumatismos causados por accidentes de tráfico en los mayores de 70 años eran la vigésima causa, mientras que se situaba como décima en la media de todas las edades: la primera causa para el grupo de 15 a 29 años; la segunda para los de 5 a 14 años; la tercera para los de 30 a 44; la octava para los de 45 a 69 años y la decimocuarta para los de 0 a 4 años.

En todo el mundo, 193.478 personas mayores (de 60 y más años) murieron en 2002 a causa de colisiones en la vía pública, cifra que equivale al 16% del total mundial, según se recoge en el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, OMS, 2004. En algunos países, el grupo de edad de 60 y más años representa una proporción más importante de todas las muertes causadas por accidentes que el promedio mundial. Un estudio realizado en 1998 en el Reino Unido encontró que el 25,4% de las víctimas mortales de accidentes de tráfico eran mayores de 60 años y más. En cuanto a la distribución por grupo de usuarios de la vía pública, el 46,6% de los peatones y el 53% de los pasajeros de autobús que perdieron la vida por accidentes pertenecían a este grupo de edad. Con excepción de los ciclistas, el colectivo de mayores está sobrerrepresentado en todas las categorías de víctimas de accidente.

En España la tasa de riesgo de la ciudadanía mayor de 64 años de fallecer en accidente es inferior a la media de Europa, y de países como Francia o Italia, aún así la probabilidad de que



un español mayor de 64 años resulte muerto o herido grave en un accidente de tráfico es casi un 50 por ciento superior a la de un inglés y un 20 por ciento superior a la de un sueco o alemán (Imagen: Estudio RACC).

TASA DE RIESGO DE LA GENTE MAYOR (>64 AÑOS) EN EUROPA POR PAÍSES, 2008. MUERTOS POR MILLÓN DE HABITANTES

	Gente mayor	Total
Italia	92	79
Francia	80	67
España	73	68
Holanda	72	41
Alemania	65	54
Suecia	63	43
Reino Unido	50	43
UE-27	90	78

Fuentes. CARF IRTAD.



Ante la gravedad de los datos, la Declaración de Moscú, surgida de la Primera Conferencia Ministerial Mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial celebrada a finales de 2009, y donde se proponen once líneas generales de acción para el tratamiento de la seguridad vial, considera a los mayores un colectivo vulnerable proponiendo el desarrollo de medidas concretas para protegerles: “Adoptar medidas concretas para elaborar y aplicar políticas y soluciones de infraestructura para la protección de todas las personas que participen en el tránsito y, en particular, los grupos más vulnerables de la población, como los peatones, los ciclistas y motociclistas, los usuarios del transporte público, así como los niños, los ancianos y las personas con discapacidad”(Medida nº 4).

En esta misma línea La Estrategia española de seguridad vial 2011-2020, DGT 2011, destaca entre sus prioridades proteger a los colectivos más vulnerables, entre ellos los mayores señalando tres objetivos:

1. Mejorar el seguimiento de las capacidades de los mayores para la conducción.
2. Proporcionar espacios seguros de movilidad para mayores.
3. Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los mayores y su movilidad.

Proponiendo para ello las medidas que figuran en el siguiente gráfico:



		Agentes implicados		Plazas		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.7	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos y las condiciones dirigidas a las personas mayores y su entorno familiar.	SGF	JP	✓		
4.1.1	Prestar especial atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos para la renovación de los permisos de conducción.	MSPS	SGF, JP, DPC	✓		
4.2.1	Promover la implicación de los profesionales sanitarios y las sociedades médicas sobre los riesgos y las condiciones de la conducción en las personas mayores.	MSPS	ONSV, SGF, CCAA	✓		
7.2.1	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables, principalmente travessías y accesos a las ciudades.	Tribunal	ONSV, SGGT, Aytos		✓	
10.1.2	Disponer de los datos de exposición al riesgo.	ONSV	MF (DGC), Aytos, Tribunal	✓	✓	
10.2.1	Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la Estrategia y principales factores de riesgo.	ONSV		✓	✓	✓

Por otro lado, desde la perspectiva de los mayores como miembros a su vez del colectivo de los peatones, las acciones que les aplican son:

		Agentes implicados		Plazas		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.9	Promover la visibilidad de los peatones en sus desplazamientos en carretera.	SGF	JP		✓	
7.2.1	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables, principalmente travessías y accesos a las ciudades.	Tribunal	ONSV, SGGT, Aytos		✓	
7.2.2	Revisar las travessías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.	Tribunal	SGGT		✓	
7.2.4	Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.	Aytos	ONSV, SGGT, Tribunal	✓	✓	
7.3.7	Promover la disciplina en los semáforos.	Aytos	SGGT, FEMP	✓	✓	



Además y entre los objetivos señalan también reducir al menos en un 10% el número de fallecidos mayores de 64 años: “El cambio demográfico en el que está inmerso España se traducirá en la próxima década en un aumento significativo en el número de conductores mayores de 65 años, por lo que en el marco de la nueva Estrategia se iniciarán actuaciones dirigidas a este colectivo para lograr reducir el número de fallecidos a menos de 183 en este tramo de edad (203 en 2009).

Los conductores de edad avanzada son más susceptibles de hacerse daño que de poner a otros en peligro. La tasa de mortalidad entre los conductores de más de 75 años es más de cinco veces superior a la media para los conductores en general, y su tasa de lesiones la duplica.

Esta mayor fragilidad de los conductores de edad avanzada se debe a la reducción de sus habilidades físicas (esto es, una audición y agudeza visual reducidas, un mayor tiempo de reacción) y a su menor destreza en la rutina diaria en carretera”. (Comisión Europea.)

Por otro lado, el consumo de fármacos puede afectar también a su capacidad de conducir. Los mayores toman más fármacos que otros grupos de edad. A mayor número de patologías crónicas y/o polifarmacia, mayor probabilidad de que se produzca un accidente.

La American Medical association/National Highway Traffic Safety Administration/US Department of Transportation, June 2003 propone un autotest para identificar a los conduc-



tores mayores potencialmente de riesgo. Si es mayor de 65 años y se pierde cuando conduce; su familia o amigos están preocupados por su forma de conducir; los demás conductores van demasiado rápido para mí, me pitan a menudo, me estresa conducir o me siento cansado, las luces de los faros me molestan, tengo problemas para gira el volante o para mirar por encima de mi hombro, para pisar el acelerador o el freno, etcétera. Si responde afirmativamente a alguna de estas situaciones podría poner en riesgo su seguridad al conducir.

El médico geriatra Jesús Minaya en Nuevas Miradas sobre envejecimiento. Seguridad vial: las personas mayores como conductores y peatones, Imserso (pg 431-448), recomienda incluir el registro de los hábitos de conducción de los pacientes en todas las Historias Clínicas de Atención Primaria y Especializada: “El personal sanitario se debe concienciar de la importancia del problema, se debe recoger en la historia clínica el hábito de conducción, identificando los conductores mayores de riesgo, recogiendo en la anamnesis si han tenido accidentes recientes, si tienen pérdidas frecuentes al conducir, si precisan de copiloto que les indique el camino para llegar al destino deseado, e interrogando a los familiares si se sienten seguros con la conducción del paciente”.

En la actualidad el Reglamento General de Conductores (Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo), Anexo IV relata también las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o de la licencia de conducción, analizándose la Capacidad visual y auditiva, el sistema locomotor, cardiovascular, renal, respiratorio, nervioso y muscular, los



trastornos hematológicos, mentales y de conducta, etcétera.

Además en el mencionado artículo del dr. Minaya se recogen algunas patologías y recomendaciones que deben tenerse en cuenta entre los conductores mayores, como la necesidad de que los Centros de reconocimiento realicen al menos un MMSE a todos los mayores de 65 años que solicitan o renuevan el permiso de conducción, aunque este test no tiene una correlación directa con la capacidad de conducir, ya que no explora todas las capacidades, y se debería suplementar con pruebas de aprendizaje verbal, fluidez verbal, atención y capacidades visual-cognitivas, con el fin de determinar si el conductor sufre algún deterioro cognitivo o demencia (patología prevalente entre las personas mayores).

“Según el estudio epidemiológico poblacional de Garre-Olmo y cols. (grupo FRADEGI) publicado en el 2008, realizado en un área rural de Girona, entre el 4,6 y el 19,4% de los conductores en activo mayores de 75 años podrían presentar, según el punto de corte seleccionado en el MMSE, algún grado de deterioro cognitivo.

Extrapolando este dato a España, podría haber entre 21.000 y 91.000 personas mayores de 74 años que conducen y que podrían presentar algún tipo de deterioro cognitivo. Se pone de manifiesto, por tanto, que hay un porcentaje moderado de personas mayores de 74 años con sospecha de deterioro cognitivo que conducen de forma habitual y ponen en duda la fiabilidad de las actuales pruebas psicométricas de evaluación de la capacidad de conducción, (subtest ASDE Driver-test)”.



En cualquier caso, los conductores de edad avanzada compensan estas desventajas físicas con su experiencia al volante. El riesgo de accidentes también es menor si se circula por carreteras menos transitadas, de día y con el firme seco.

El vehículo es un elemento esencial para la independencia de la persona mayor. Facilita su movilidad e independencia y fomenta la realización de actividades que permiten un envejecimiento saludable. Se debe sensibilizar a la sociedad para adecuar en lo posible vehículos, viales y señales de modo que todos podamos disfrutar de la conducción el mayor tiempo posible.



Bibliografía

Anuario de Siniestralidad vial de la DGT, 2010.

Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra.

Organización Mundial de la Salud, 2004. Capítulo 2 Repercusión mundial

Declaración de Moscú, Primera Conferencia Ministerial Mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial, 2009.

La Estrategia española de seguridad vial 2011-2020, DGT 2011.

Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España, Movilia 2007, elaborada por la Dirección General de Programación Económica del Ministerio de Fomento y con la supervisión técnica de José Ignacio Pérez Lou, Subdirector General de Estadística y Estudios (SGEE).

Envejecer en movimiento. Elementos demográficos para una movilidad sostenible en España. Fundación RACC-Centre D'Estudis Demogràfics, mayo 2011.

La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano. DGT. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2011.



Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. Comisión Europea año 2001.

Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. Comisión Europea. 2011

Estrategia española de movilidad sostenible.

Libro Blanco Transporte.

Nuevas Miradas sobre envejecimiento. Seguridad vial: las personas mayores como conductores y peatones. Por Jesús Minaya Saiz Médico Geriatra del Hospital de Guadarrama. Madrid. IMSERSO.

Nota 1: Proyecto Sastre (Actitudes Sociales frente al Riesgo Vial en Europa)

De la parte española: Posición de los Conductores Españoles en el Contexto Europeo. Resultados Sartre 3. Presentación Fermina Sánchez DGT.