

III Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible

Ámbito 3.- “El ciudadano como consumidor de seguridad vial y víctima”

“La prevención de accidentes de tráfico en colectivos vulnerables: Las personas mayores”

Autora: Eugenia Domenech Moral, Abogada y Directora de P(A)T

RESUMEN

Nuestra sociedad se está envejeciendo progresivamente y todos los datos indican que cada vez habrá un mayor número de personas “mayores”, con un mejor estado de salud y condiciones físicas y por tanto más activas y participativas en la movilidad

Actualmente el colectivo de personas mayores está sobrerrepresentado en la siniestralidad general y especialmente en la de más graves consecuencias. Por otro lado los objetivos marcados por la DGT para el año 2020 establecen para este colectivo un 10% de reducción de conductores fallecidos mayores de 64 años y una reducción del 30% de personas mayores fallecidas por atropello.

Todo ello hace necesaria una **atención especial y específica**, tanto por su cada vez **mayor representación en la población** y por tanto en la **conducción de vehículos**, como por su **alta participación en la siniestralidad** y sin duda por tratarse de **un colectivo de usuarios vulnerables** con características concretas que merecen una **especial protección**.

P(A)T propone, a partir de los datos actuales de que disponemos, diferentes medidas y actuaciones para prevenir los accidentes en este colectivo, especialmente en el ámbito urbano, y concienciar tanto al propio colectivo como al resto de usuarios.



COMUNICACIÓN

- PRESENTACIÓN:

P(A)T es una entidad **sin ánimo de lucro**, declarada de **utilidad pública**, dedicada a la **Prevención de Accidentes de Tráfico**, la reducción de las víctimas y la **atención** a personas **afectadas por accidentes de tráfico**.

Fue **fundada** en el año **1.968**, su sede central está en Barcelona y tiene delegaciones en diferentes comunidades autónomas.

Es miembro **PRI**, de la **FEVR** y de la **Alianza Global de ONG's por la Seguridad Vial**, así como firmante de la **Carta Europea de Seguridad**, forma parte del **Foro Europeo de Jóvenes por la Seguridad Vial** y colabora con diferentes **instituciones y entidades nacionales e internacionales**.

Sus principales **objetivos** son:

- La **reducción del número de víctimas** hasta que no haya ninguna víctima en la movilidad.
- La **sensibilización y concienciación** para una movilidad sostenible, responsable, saludable y segura con una visión integral y transversal de la seguridad vial.
- La **ayuda y orientación** a víctimas y afectados y el reconocimiento de sus derechos y necesidades.

Todas las acciones están orientadas por la

(A)

VISIÓN CERO

(A)

y lo representamos en nuestro logo.

()

“No aceptamos que ninguna persona muera o sufra heridas por el hecho de moverse”

La **sección de afectados por accidentes de tráfico** está formada por personas que sufren las consecuencias de haber perdido a un ser querido o haber sufrido lesiones permanentes en un accidente de tráfico.

AP(A)T
Sección de Afectados por
Accidentes de Tráfico



Es importante dar visibilidad a las víctimas para que se conozcan las consecuencias de los accidentes, conseguir un reconocimiento de sus derechos y una mejor respuesta a sus necesidades, así como una mayor concienciación social y sensibilización en las conductas en la movilidad.

DIA MUNDIAL EN MEMORIA DE LAS VICTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

16 de noviembre de 2014

- ALGUNOS DATOS

Se ha ido produciendo un paulatino envejecimiento del **censo de conductores**:

- Entre 65 y 74 años: 8% y más de 74 años: 5%

Representan el **13%** del total de conductores.

Los datos del 2013 indican que frente al descenso general del 13,3%, se produce un **aumento del 9% de víctimas mortales de más 64 años en zona interurbana** y suponen más del **27% del total de fallecidos**.

Los objetivos marcados por la DGT para el año 2020 son:

- 10% reducción de conductores fallecidos mayores de 64 años
- 30% reducción fallecidos por atropello

Será necesaria una **atención especial y específica**, tanto por su cada vez **mayor representación en la población** y por tanto en la **conducción de vehículos**, como por su **alta participación en la siniestralidad** y sin duda por tratarse de **un colectivo de usuarios vulnerables** que merecen una **especial protección**.

Diferentes **informes** y **estudios** realizados indican que los **accidentes mortales** en que la **víctima** es una **persona mayor de 64 años** se producen siendo **conductor de un vehículo (40%)** o debido a un **atropello (41%)**.

Son determinantes sus **limitaciones funcionales** y su mayor **vulnerabilidad física** propias de la edad y del proceso natural de envejecimiento.

Se ven **afectadas** sus **capacidades sensoriales, psicomotoras y cognitivas**, especialmente la **audición** y la **visión**, **mayor dificultad y mayor tiempo de percepción**, **aumento del tiempo de reacción y toma de decisiones** en situaciones complejas de tráfico. También tiene una importante influencia el consumo de medicamentos y fármacos.

Estos **factores de riesgo** son **compensados** por la **experiencia** en la conducción (se anticipan ante determinadas situaciones), un **mayor cumplimiento de las normas de tráfico**, **menor consumo de alcohol y drogas**, **mayor distancia de seguridad**, **menor velocidad** y, puesto que en general pueden planificar con mayor libertad sus desplazamientos eligen **días con buen tiempo, sin lluvia, en horas con luz diurna y circulación más fluida**.

- ALGUNAS PREGUNTAS y REFLEXIONES

Llegados a este punto es acertado plantearse algunas preguntas y reflexiones al respecto.

¿Quiénes son los “mayores” a efectos de conducción y movilidad?

¿Estamos de acuerdo en que la edad de jubilación es la que determina esta frontera?

Veamos la definición de **ENVEJECER**: es un **proceso natural e irreversible** que supone **pérdida de la capacidad de adaptación** y un **deterioro progresivo de las habilidades**. Este proceso comienza a partir de los 30 años y varía de una persona a otra por muy diversos factores.

Durante este proceso de transformación personal que todos, si tenemos suerte, iremos experimentando, es importante que la sociedad y las administraciones **garanticen una movilidad segura** ya que supone un **envejecimiento activo y saludable** y por tanto una **mayor calidad de vida y una mejorsalud**.

Pero, ¿sabemos **cómo y en qué afecta la disminución de capacidades y habilidades con el paso de los años**? y cada persona en concreto?.

Podríamos hacer una equivalencia entre como afecta la edad y el alcohol desde el punto de vista de la conducción: No se conoce por los conductores cómo y en qué medida afecta el alcohol. Es progresivo desde la primera gota. También es progresiva la disminución de capacidades y habilidades a medida que se cumplen años.

Muchas veces la persona no es plenamente consciente de la limitación funcional y de las menores capacidades que se tienen con el paso de los años, como un mayor tiempo de reacción, menor atención, menor percepción, mayor dificultad en la toma de decisiones, ..

Parece conveniente una mayor información y participación activa de los profesionales de la salud para identificar estas limitaciones y sus consecuencias, así como su incidencia en los distintos tipos de movilidad.

Sin duda una mayor aplicación a este colectivo de las condiciones del permiso de conducir (especialmente conducción diurna, radio delimitado, velocidad limitada, etc..) es una medida positiva.

La sociedad y por ende la movilidad debe adaptarse a los ciudadanos/usuarios y no al revés. Y nos encontramos con una cierta contradicción ya que cada vez hay más personas mayores y cada vez la sociedad es más rápida, más acelerada.

No es una solución quitar el permiso de conducir, por lo que puede suponer de pérdida de calidad de vida, autonomía, relación social y autoestima y además no podemos olvidar que como peatones también alto índice de siniestralidad.

Apostamos pues por un tipo de movilidad que no expulse a nadie y reconozca las diferencias, proteja a los más vulnerables y por tanto renuncie a la complejidad y la velocidad en aras a la universalidad y la seguridad.

- ALGUNOS APUNTES y PROPUESTAS

El mayor riesgo de accidente debido a la disminución habilidades y capacidades, la mayor gravedad de las lesiones por su vulnerabilidad física y la caracterización del tipo de accidentes debe inspirar las medidas que debemos adoptar para posibilitar una movilidad segura para los mayores.

Como se ha dicho, la sociedad tiene la obligación a adaptarse a las necesidades de sus componentes y de reparar los daños que la movilidad ocasiona. Sin embargo, se está creando una brecha entre una parte de la movilidad cada día más rápida (conductores y sus vehículos) y un creciente grupo de ciudadanos mayores que no siguen o no pueden adaptarse a esta rapidez.

Puesto que hemos aceptado la Visión Cero en la movilidad y la seguridad vial, la sociedad tiene la responsabilidad a crear una movilidad inclusiva y por tanto, regular y planificar reglas, normas, especificaciones técnicas, ... para asegurar esta inclusión de los mayores.

En el tráfico urbano, con cerca de la mitad de los usuarios caminando y la mitad de los siniestros en intersecciones, debe ser una prioridad adaptar las bases de los proyectos de calles a una necesidad de mayor protección de los mayores y otros colectivos vulnerables, sin exigir tiempos de espera y velocidad al caminar excesivos.

Un ciudadano mayor tiene menos prisa en relación a la vida laboral y puede moverse con velocidades punta más pausadas. Probablemente no se le puede exigir estar esperando minutos de pie para continuar su desplazamiento.

Una gran necesidad para los ciudadanos es tener una vida físicamente activa – situación que implica el caminar. El caminar tiene que ser atractivo y adaptado a las necesidades de la gente mayor.

Este cambio de prioridades y de la composición de los habitantes, cada vez de más edad, requiere replantearse objetivos y modelos de convivencia, especialmente en las zonas urbanas y sus alrededores. Así, la planificación de la movilidad urbana comienza con definir las condiciones del grupo que más se desplaza, que son los peatones.

Y no olvidemos que para poder cumplir las exigencias de la **Visión Cero en el 2050**, “cero víctimas en el tráfico” es de gran valor, diríamos que imprescindible que **las ciudades incorporan la seguridad vial como objetivo prioritario**.

Estas son algunos apuntes sobre la cuestión sin que se analicen en profundidad, pero que entendemos deben ser consideradas para las propuestas de actuación.

- RELACIONADAS CON LA **INFRAESTRUCTURA Y EL ENTORNO**:

Diseño de calles y carreteras y gestión del tráfico y la movilidad adaptada a las necesidades de los mayores.

Señalización (tamaño letra y colocación) e iluminación, especialmente en intersecciones y pasos de peatones, carriles de giro (sobre todo a la izquierda), marcas viales claras y antideslizantes, isletas y refugios, fases semafóricas adaptadas, visibilidad y mobiliario urbano, ancho aceras y arcenes, calles de plataforma continua, zonas peatonales y zonas 30 en ciudad, limitación velocidades para circulación laminar).

- RELACIONADAS CON EL **VEHÍCULO**:

Aprovechar las **nuevas tecnologías para salvar vidas**.

Mayor desarrollo de los sistemas de seguridad pasiva y activa pero pensadas y diseñadas desde la óptica de las personas mayores, para compensar sus limitaciones y con un manejo sencillo y adaptado sus capacidades.

- RELACIONADAS CON LAS **PERSONAS MAYORES**:

Consejos específicos para la conducción y sus desplazamientos.

Campañas y medidas para promover la autoregulación y autoresponsabilidad e información y sensibilización sobre limitaciones personales y consecuencias para su movilidad, sea como conductor, pasajero o como peatón.

Sensibilización, educación y formación específica para prevenir accidentes y promover conductas seguras entre el colectivo.

Promover el papel educativo que tienen especialmente para los niños y jóvenes

Revisiones y condiciones permiso de conducir y aplicación de las limitaciones.

- RELACIONADAS CON LA **SOCIEDAD** :

Aumentar la implicación de todos los conductores en la protección de los colectivos vulnerables. Los conductores de vehículos a motor son los que causan daños y por tanto una mayor percepción de su responsabilidad.

Destacar la necesidad de un mayor respeto a los demás, a si mismo y a las normas, priorizando el derecho a la vida.

Hacer efectivo el Derecho a una movilidad saludable y segura: desplazarse con garantía de integridad física.

Responsabilidad compartida de todos los agentes.

Una MOVILIDAD SEGURA para las PERSONAS MAYORES es una MOVILIDAD SEGURA PARA TODOS

Pero el auténtico motor de cambio es la ciudadanía y su compromiso y convencimiento de que vale la pena adoptar actitudes seguras, respetar a los demás y proteger a los más vulnerables, especialmente niños y jóvenes y personas mayores. De ello todos somos responsables, cada uno en nuestro ámbito de actuación personal, profesional, familiar, etc..

Es indispensable la participación de todos. Unir esfuerzos por una causa común: CERO VICTIMAS EN LA MOVILIDAD.

No sigamos tolerando tantas victimas de todas las edades en la movilidad.
Entre todos podemos conseguirlo y por y para ello trabajamos.

Torre vieja, 25 y 26 de septiembre de 2014