



Movilidad Senior. El camino de todos



A

Datos de accidentabilidad

B

Datos demográficos

C

Características de movilidad senior

D

Demandas de la movilidad senior

E

Percepción de los senior desde los conductores

F

Conclusiones

G

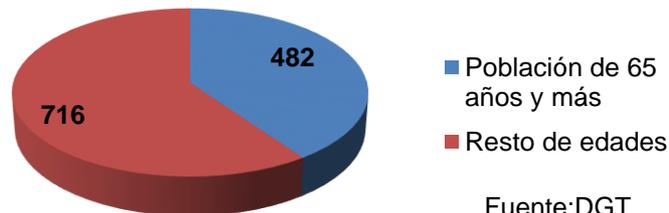
Decálogo RACE y Liberty

- Según los datos estadísticos sobre accidentes de tráfico de la D.G.T las personas con **más de 64 años** conforman un **grupo de edad vulnerables frente a los accidentes** de tráfico.(Datos DGT 2.013)

| | Población de 65 años y más (Porcentaje sobre el total) | Resto de edades |
|---|---|-----------------|
| Fallecidos | 482 (29%) | 1.198 |
| Heridos graves | 1.616 (16%) | 8.470 |
| Heridos leves | 9.202 (8%) | 105.432 |
| Total Víctimas | 11.300 | 115.100 |
| Índice letalidad | 4,3 | 1,0 |
| Fallecidos por millón de población. | 58 | 31 |
| Heridos graves por millón de población. | 196 | 220 |

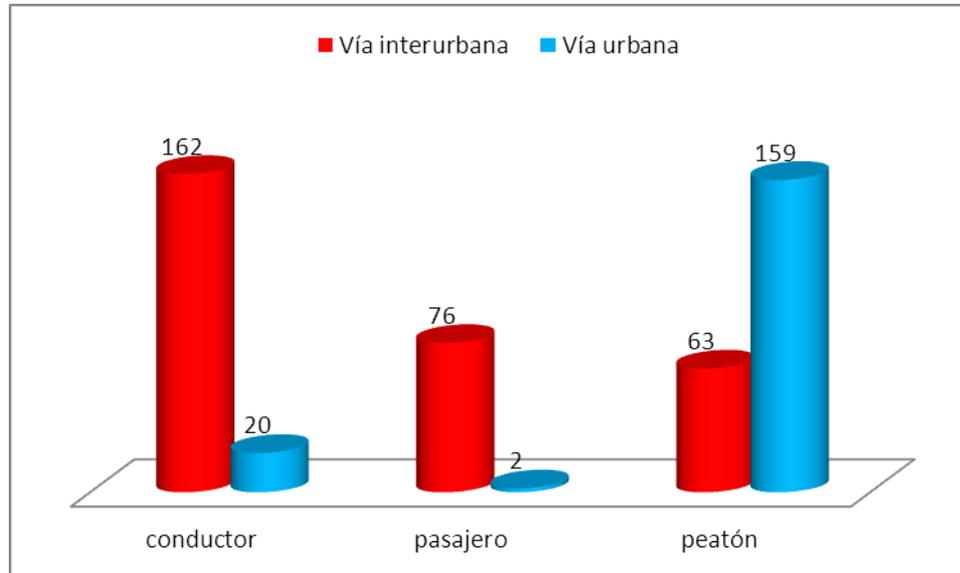
- El **30% de las víctimas mortales** en accidente de tráfico son personas de más de 64 años (DGT 2.013)

Víctimas en accidente de tráfico en 2.013



Fuente:DGT

- La distribución de estas víctimas mortales senior varía mucho según los distintos tipos de vías, así como las funciones que desempeñan en cada accidente.



Fuente: DGT 2.013

- Es relevante la cifra de víctimas mortales como conductores en vías interurbanas 33,6%.
- El número de víctimas mortales peatonales conforma casi el **50% de los casos**, y tienen especial relevancia en el ámbito urbano, donde forman **el 70%**

- El número de accidentes se reduce según aumenta la edad de la población senior.
- Sin embargo, el índice de letalidad es directamente proporcional al aumento de la edad en los mayores de 64 años

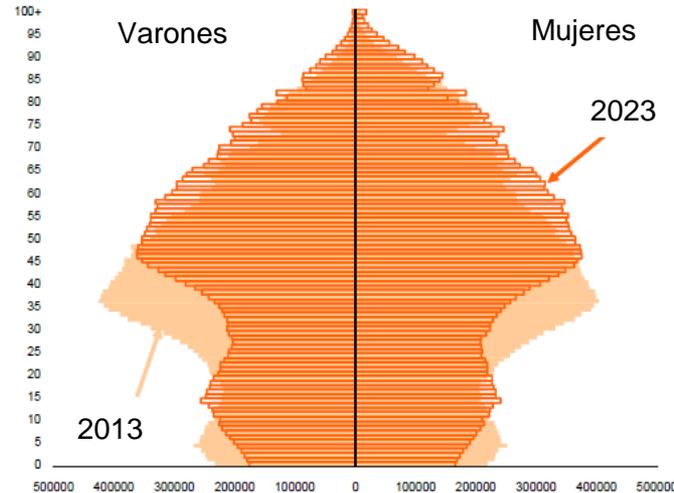
| | De 65 a 74 años | De 75 a 84 años | De 85 y más | Resto de las edades |
|---|-----------------|-----------------|-------------|---------------------|
| Fallecidos | 200 | 206 | 76 | 1198 |
| Heridos graves | 760 | 671 | 185 | 8470 |
| Heridos leves | 5118 | 3296 | 788 | 105432 |
| Total Víctimas | 6078 | 4173 | 1049 | 115100 |
| Índice letalidad | 3,3 | 4,9 | 7,2 | 1,0 |
| Fallecidos por millón de población. | 50 | 67 | 64 | 31 |
| Heridos graves por millón de población. | 191 | 217 | 156 | 220 |

Fuente: DGT (2.013)

Desde Liberty Seguros y RACE lanzan una campaña para concienciar y analizar la problemática de los accidentes de tráfico en este grupo de edad, con el fin de reducir sus cifras.

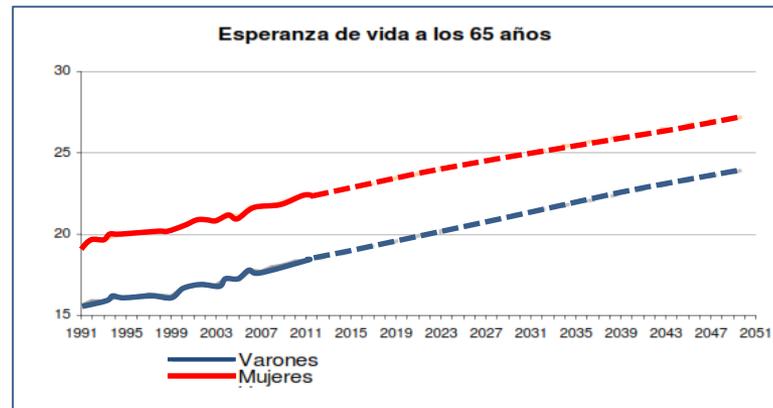
- La población **mayor de 64 años en España conforma el 18%** de la población.
- El aumento de esperanza de vida de las sociedades desarrolladas favorecen el crecimiento de este grupo de edad.

Pirámide de población Años 2013 - 2023

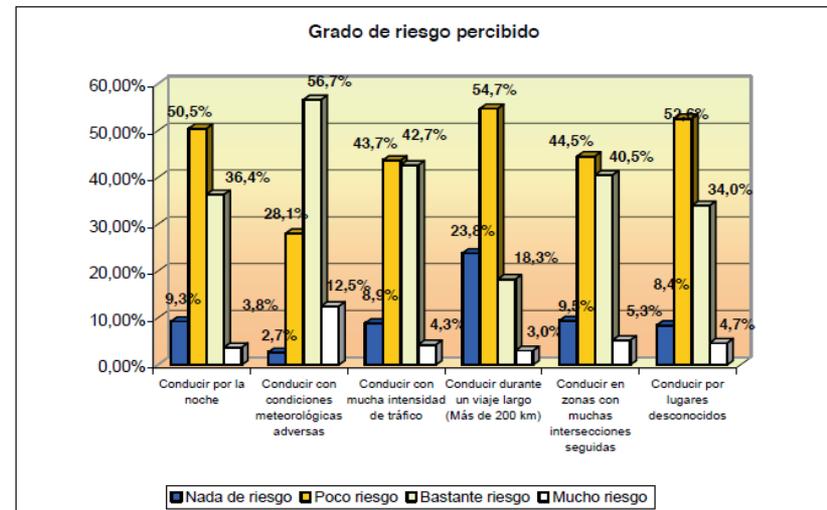
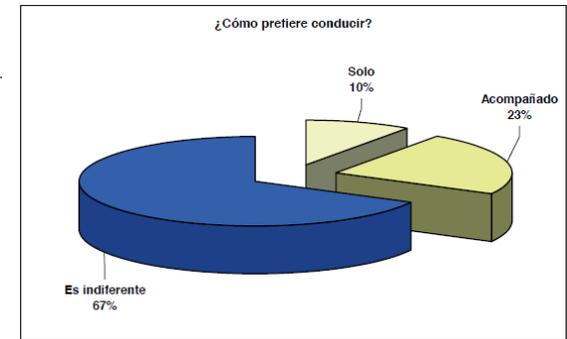
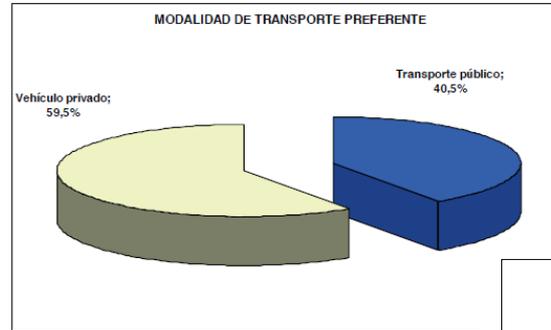
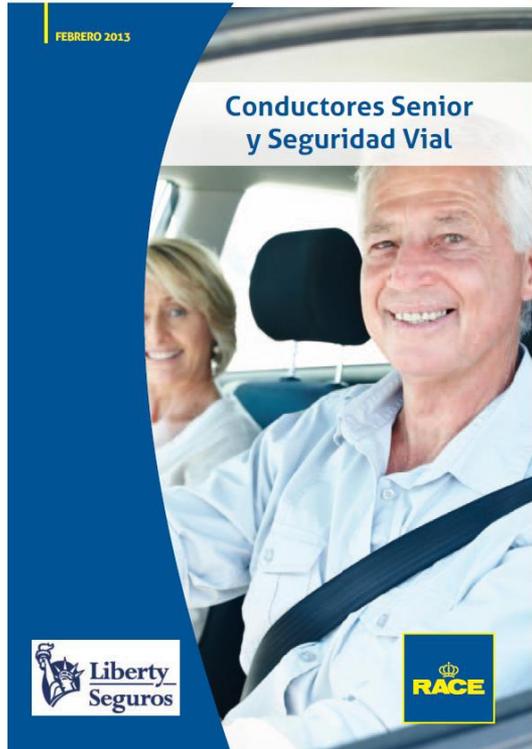


- La relevancia de este **grupo de edad llegará hasta el 30%** para la próximas décadas.

- La longevidad de este grupo de personas y las buenas condiciones de vida les hace ser **muy activos dentro de la sociedad y la familia.**
- Existe **un cambio en el papel de su movilidad** a tiempos anteriores donde han pasado **de ser dependientes a autónomos, activos y responsables de menores.**



LA POBLACION SENIOR ES UN GRUPO DE ESPECIAL INTERÉS EN LA SEGURIDAD VIAL, TANTO POR SU REPRESENTACIÓN COMO POR SU DESIGNACIÓN COMO GRUPO DE RIESGO EN ACCIDENTES DE TRÁFICO





Granada



Salamanca



Santiago



Toledo



Badajoz

La realización de este estudio ha estado basada en 3 encuestas diferentes:

1. Personas de 65 años o más residente en ámbitos urbanos de más de 50.000 habitantes

TARGET



- **Ámbito:** Nacional (excepto Ceuta y Melilla)
- **Muestra:** 666 casos
- **Distribución de la muestra:** Se han establecido cuotas por sexo, CC.AA y tamaño de municipio. Los datos se han ponderado para ajustar la distribución de la muestra al tamaño poblacional.

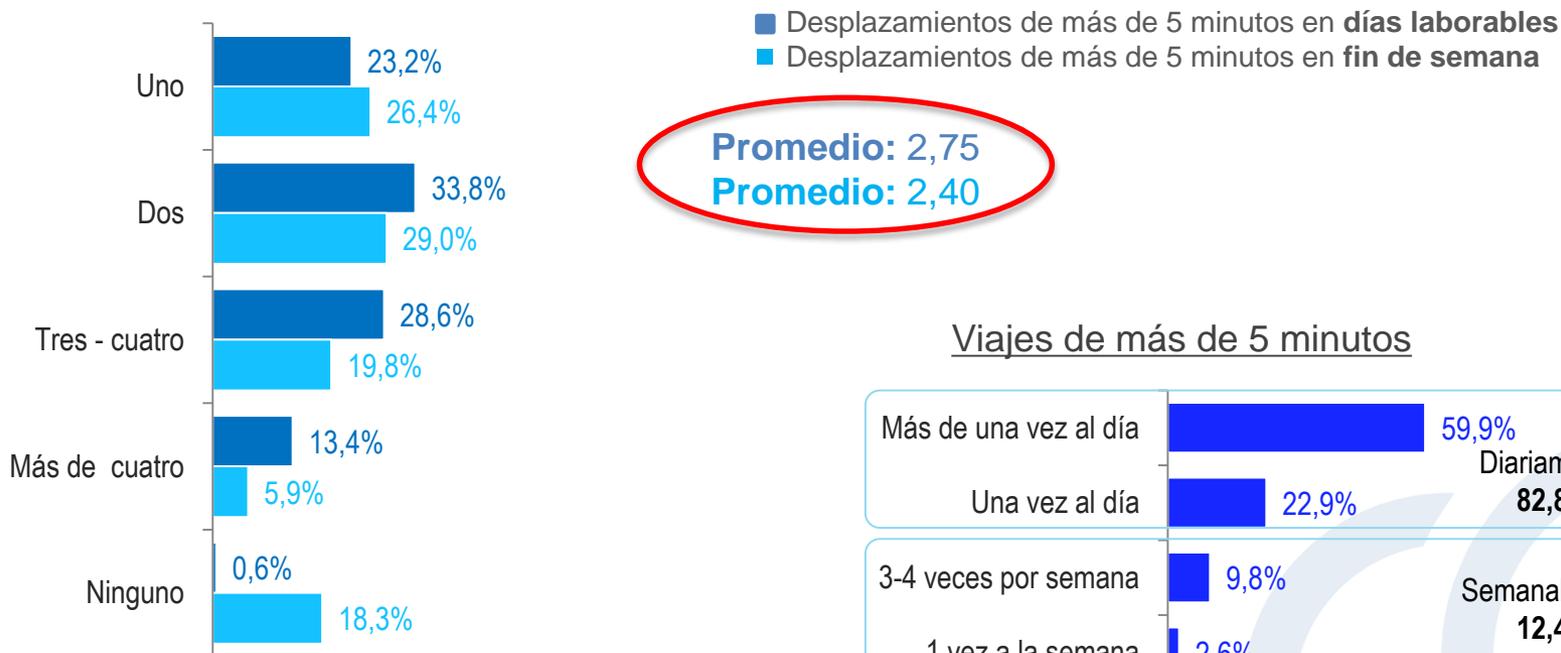
2. Encuesta a conductores activos de 18 a 74 años que son usuarios de Internet

- **Ámbito:** Nacional (a excepción de Ceuta y Melilla)
- **Muestra realizada:** 1.701 encuestas realizadas,
- **Distribución de la muestra:** estableciendo cuotas mínimas por CCAA, y proporcionales por sexo y edad del conductor.

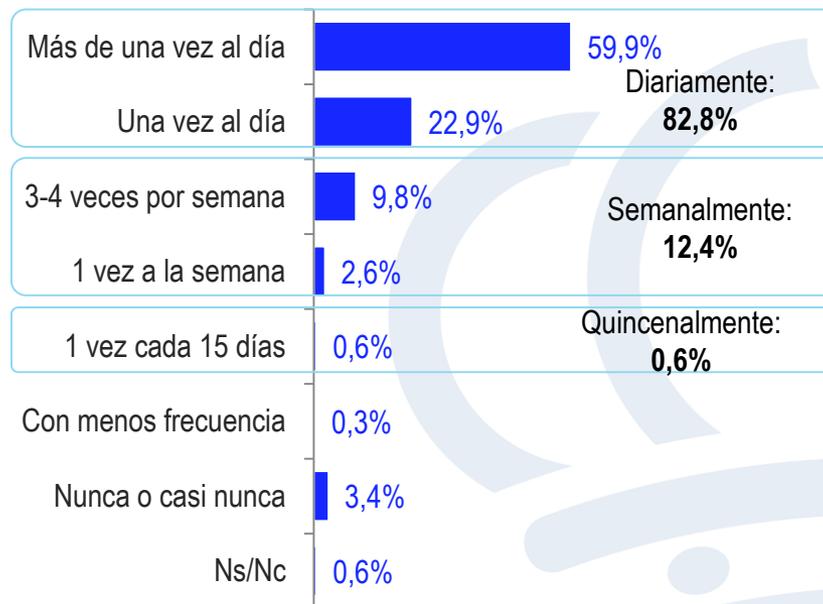
3. Encuesta a visitantes de la campaña

- **Ámbito:** Granada, Salamanca, Santiago de Compostela y Badajoz.
- **Muestra realizada:** 1.200 encuestas realizadas,
- **Distribución de la muestra:** visitantes de la campaña en cada ciudad.

- Grupo de edad muy activo **99%** tienen desplazamientos en días laborables.



Viajes de más de 5 minutos

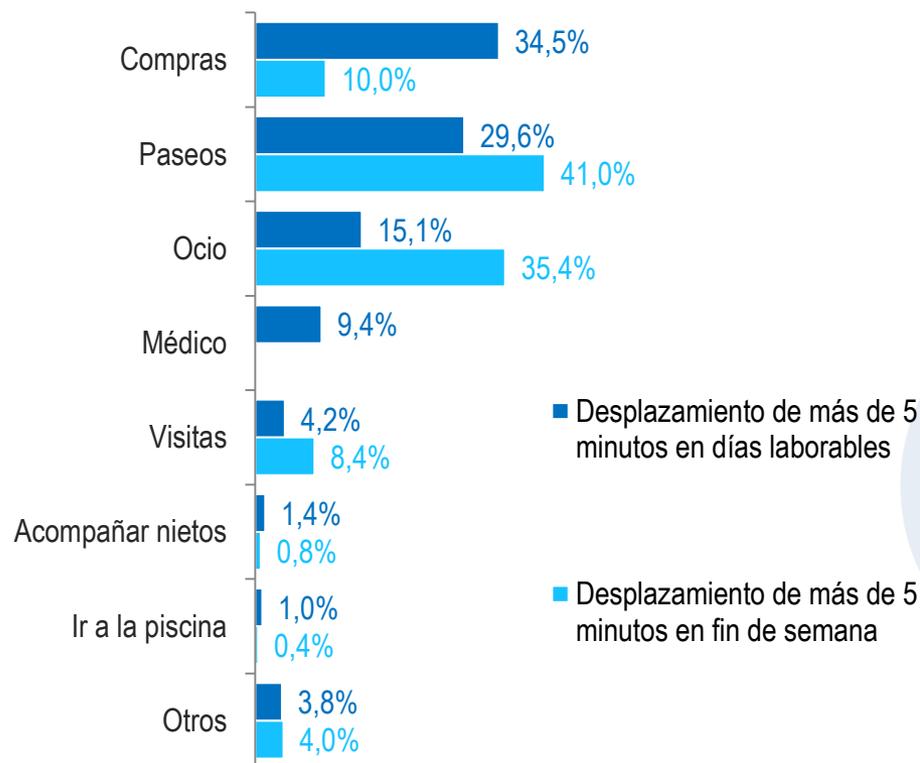


- El **82,8%** de los mayores realizan viajes andando diariamente de más de 5 minutos.

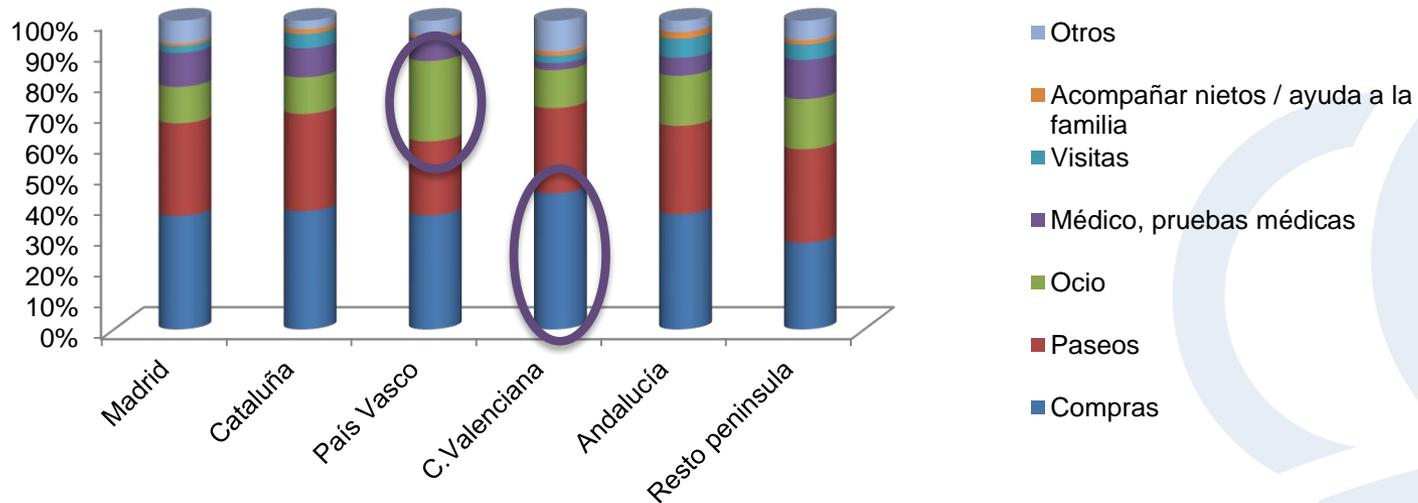
La motivación de los viajes varían según días de la semana:

Laborables: compra + paseo: **64,1%**

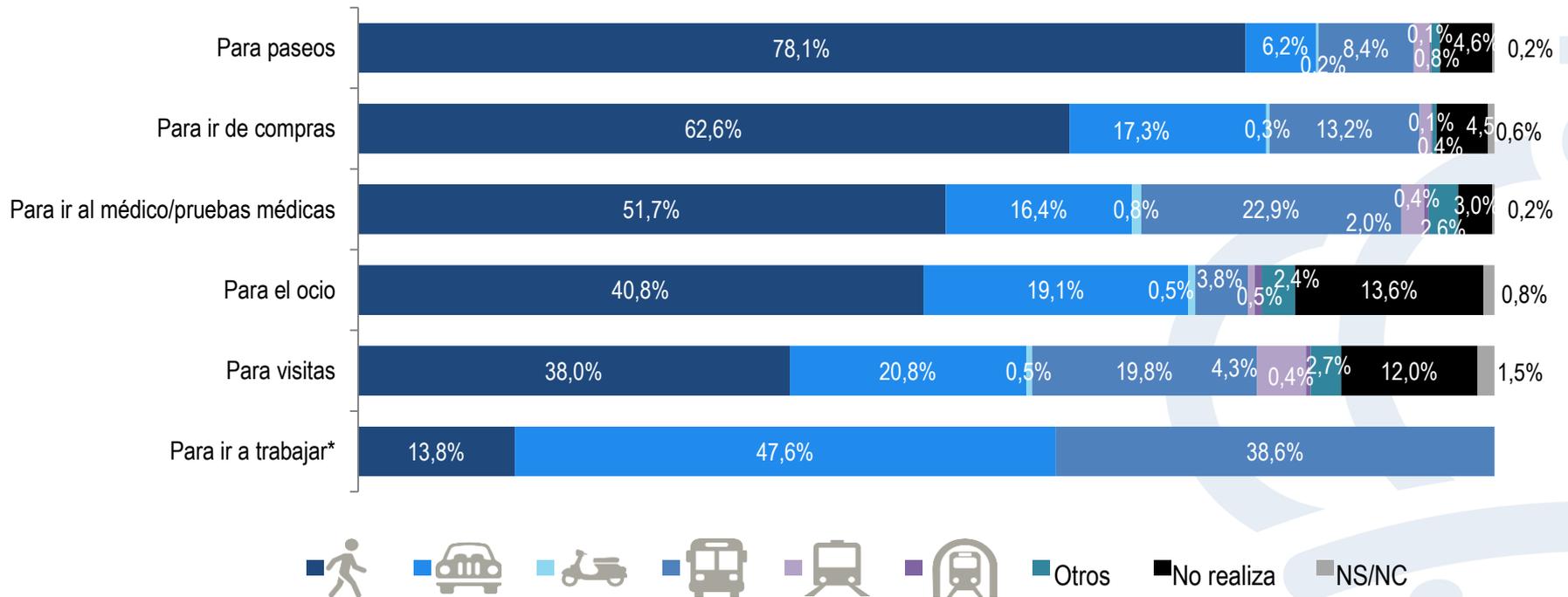
Fines de semana: paseo + ocio: **76,4%**



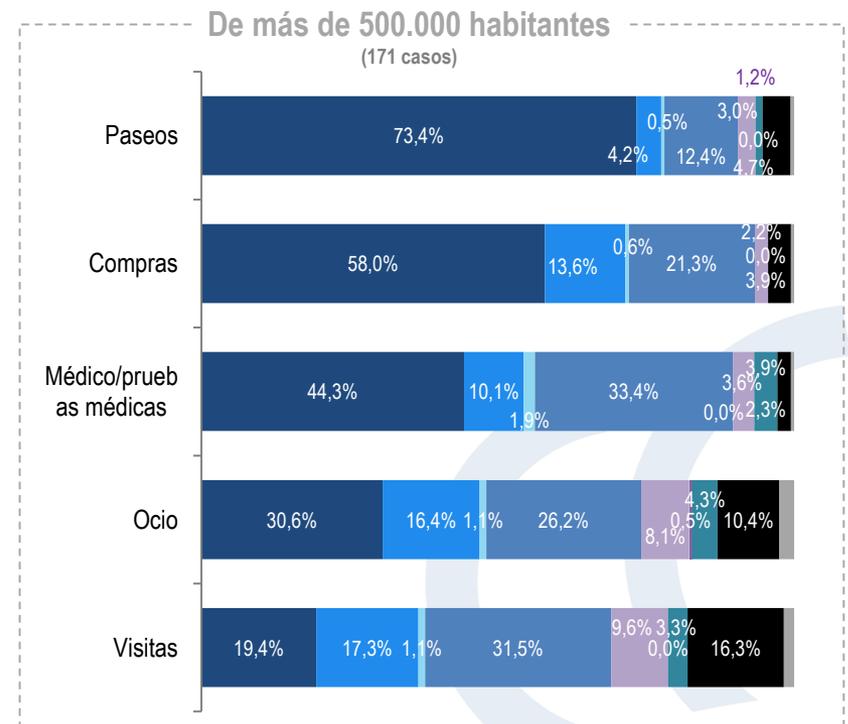
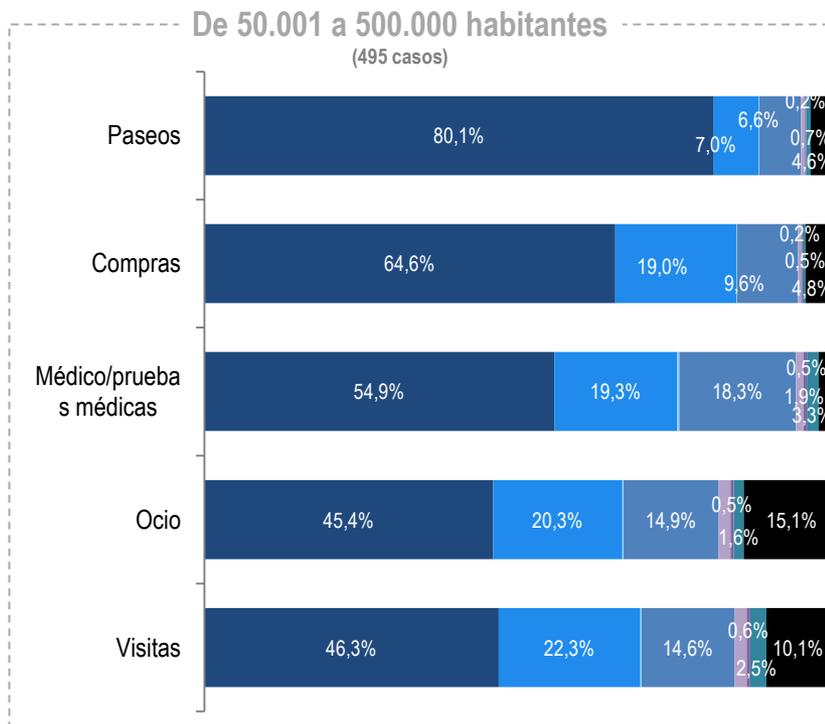
- Cuando la **motivación de los viajes** realizados se analiza en el ámbito territorial los resultados son **muy semejantes entre las Comunidades Autónomas**.
- Existe cierta motivación especial para el **ocio** en el **País Vasco** y las **compras** en la **Comunidad valenciana**



- El modo de desplazamiento elegido por la población senior para sus desplazamientos diarios es el modo **A PIE** es mayoritario en su movilidad con porcentajes que llegan a la **78%** según la motivación de la misma
- Cuando los motivos son orientados **al ocio** estos porcentajes **descienden** en torno al **40%**.

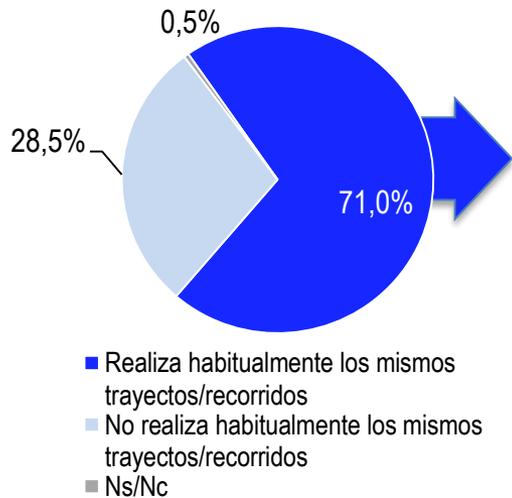


- Los medios de transporte públicos urbanos (autobús y metro) tienen un peso relevante entre los residentes en ciudades de mayor tamaño.
- En general, el empleo del autobús aumenta en las comunidades más urbanas / de mayor tamaño: Madrid, Cataluña y C. Valenciana

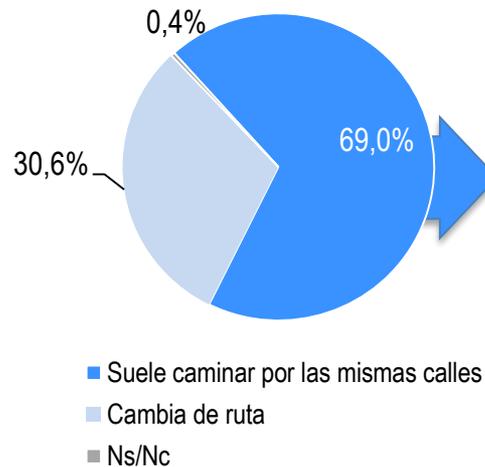


- Los desplazamientos tienen un fuerte componente de hábito / costumbre: **7 de cada 10** encuestados que **se desplazan a pie realizan siempre los mismos recorridos** y en su mayoría usa los mismos itinerarios
- En cualquier caso, el cambio de ruta tiene un componente muy hedonista: el 74,3% de los que cambian de ruta lo hacen por placer

¿REALIZA LOS MISMOS DESPLAZAMIENTOS?



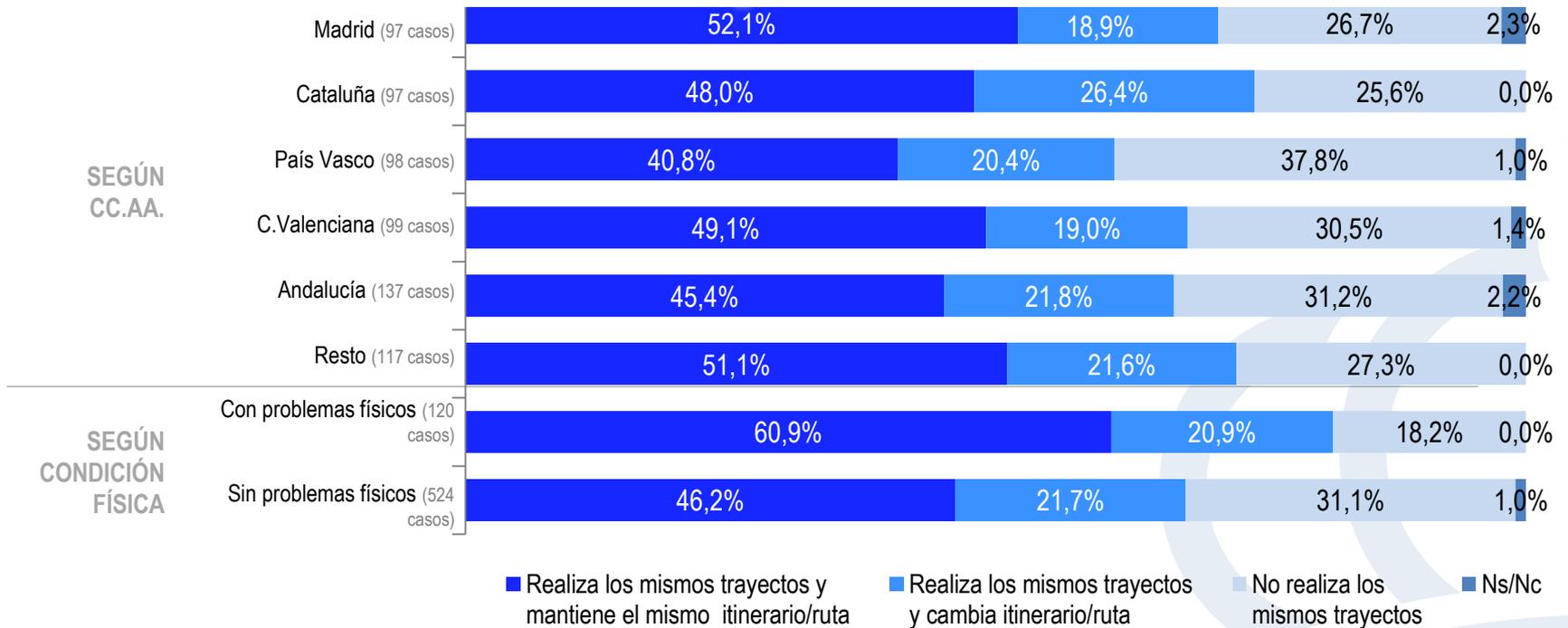
¿SIGUE EL MISMO ITINERARIO?



MOTIVO DE CAMBIO DE RUTA



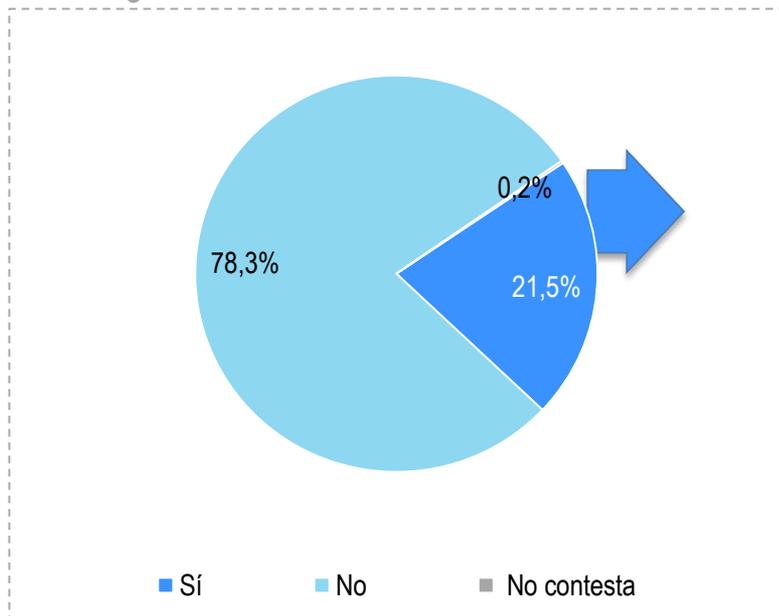
- La **Comunidad de Madrid** son los más fieles a realizar los **mismos caminos diariamente**.
- El **País Vasco** optan por ser la comunidad autónoma **más expeditiva** en sus itinerarios



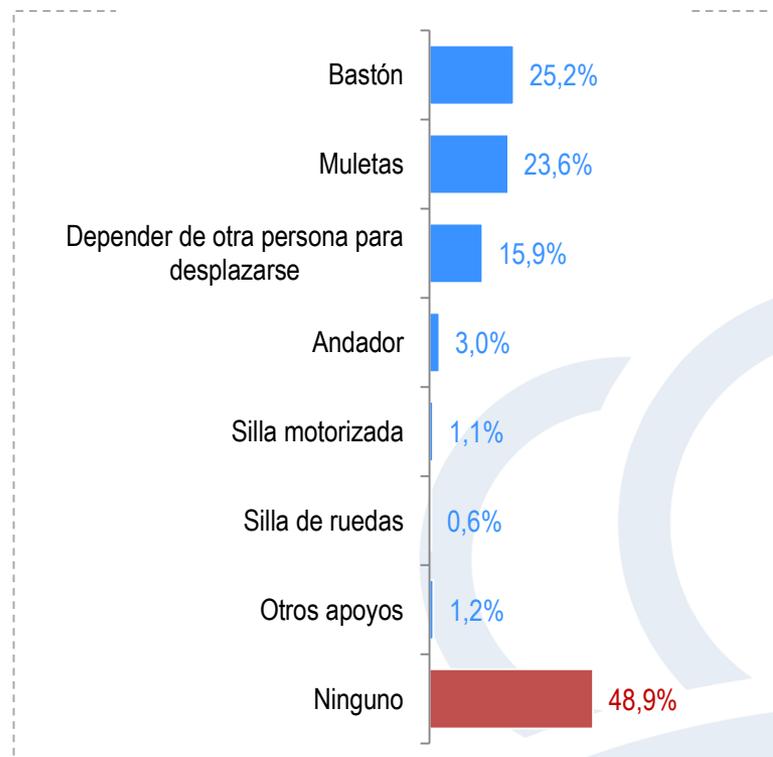
- La población sénior con problemas físicos es la que, en mayor medida, realiza los mismos trayectos con las mismas rutas (81,8%), Debido a la inseguridad que le puede producir itinerarios desconocidos

- Los **problemas físicos** que dificultan los desplazamientos a pie afectan a **1 de cada 5 mayores.**
- Los apoyos que necesitan para sus desplazamientos son principalmente bastón y muletas y solo un **15,9% de los casos declaran la necesidad de dependencia de otra persona**

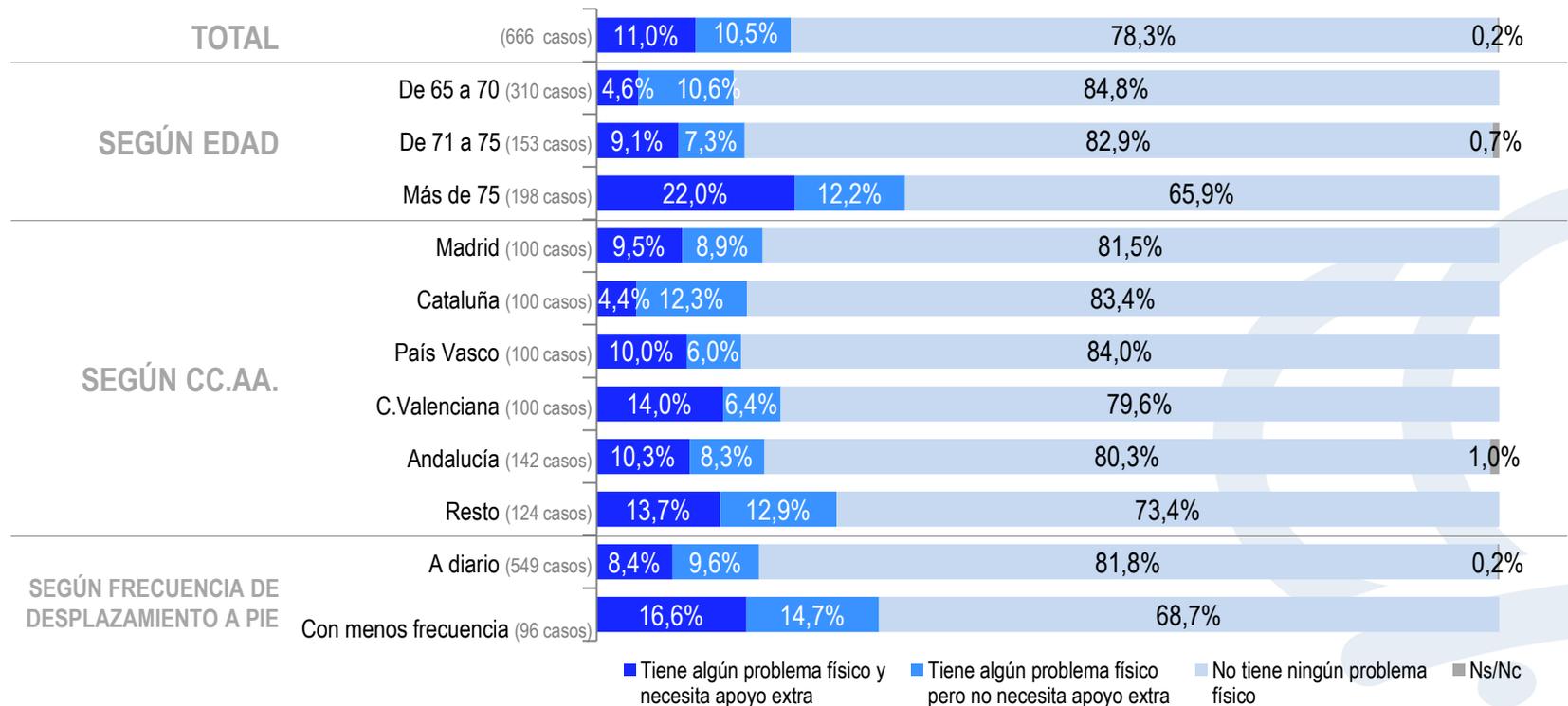
¿TIENES ALGUN LIMITACIÓN FÍSICA?



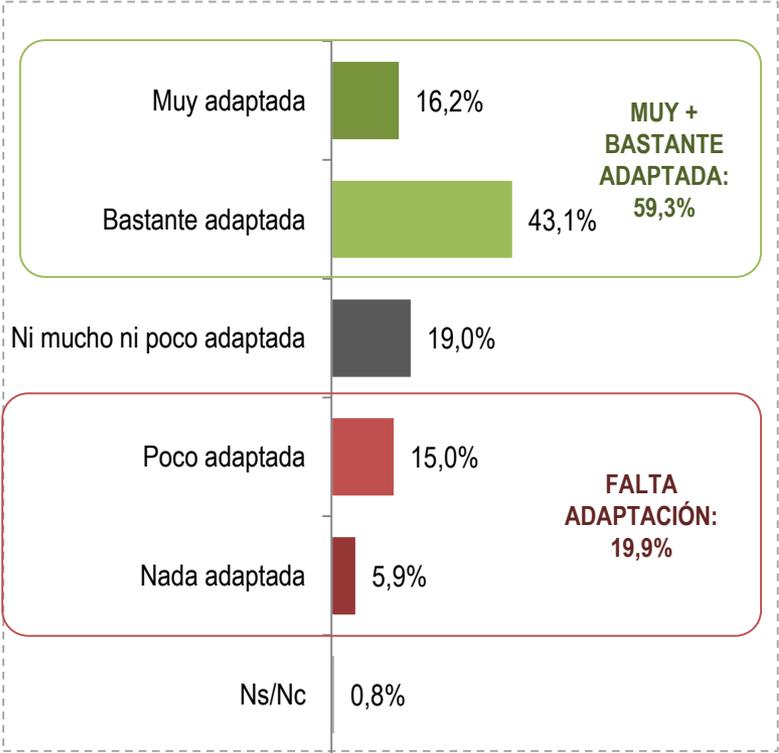
NECESIDAD DE ELEMENTO DE APOYO



- **Los mayores de 75 años** son los senior con más problemas físicos, llegando a concentrar el 34,2%, de su población con algún tipo de problema.
- En el ámbito territorial los problemas físicos son más marcados entre los encuestados de **comunidades autónomas de menor tamaño** (incluidas en la categoría 'resto') con **más del 25%** de este grupo de edad, así como la Comunidad Valenciana que aglutina el mayor porcentaje de personas con problemas físicos que necesitan un apoyo extra (14%)



- **1 de cada 5 personas** mayores de 65 años **NO SE ENCUENTRA SATISFECHO** con las condiciones de accesibilidad de su ciudad.



Argumentos la ciudad **está adaptada** para la movilidad sénior

- Las características de la ciudad que marcan una visión positiva en cuestión de accesibilidad viene dada por :
 - Calles y transporte público con rampas de acceso.
 - Buena señalización en el tránsito peatonal.
 - Comodidad y seguridad en los desplazamientos.
 - Aceras anchas.



Argumentos para considerar que la ciudad **no está adaptada** para la población sénior

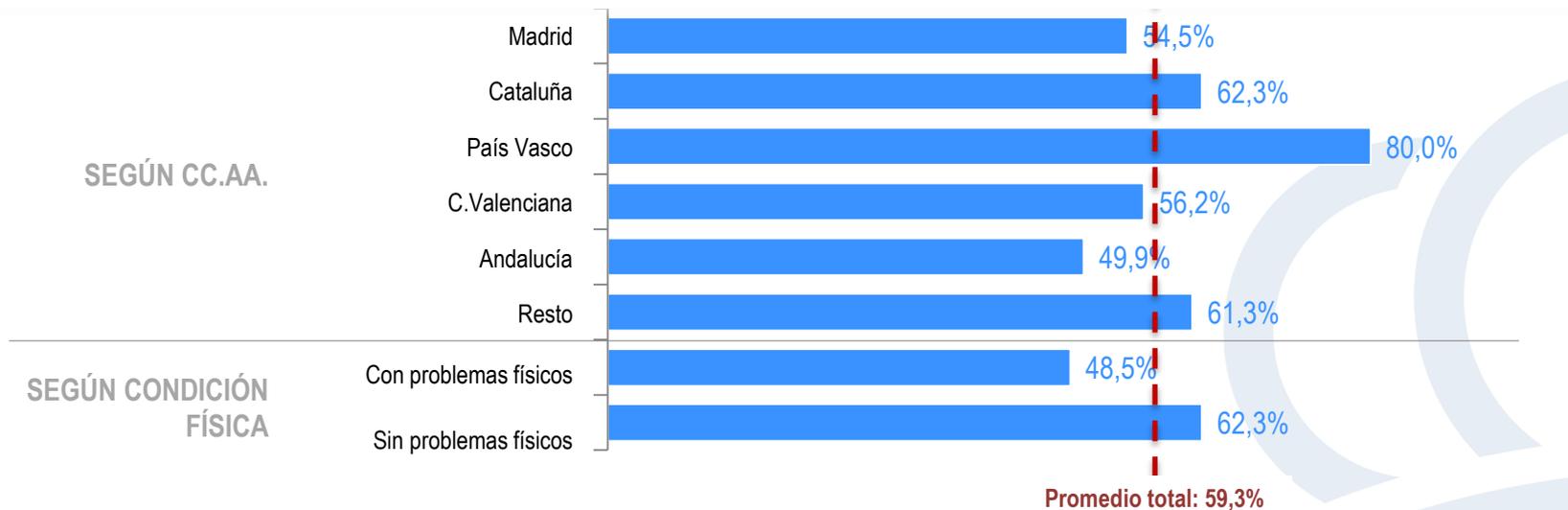
La sensación de un entorno urbano *hostil* con los peatones.

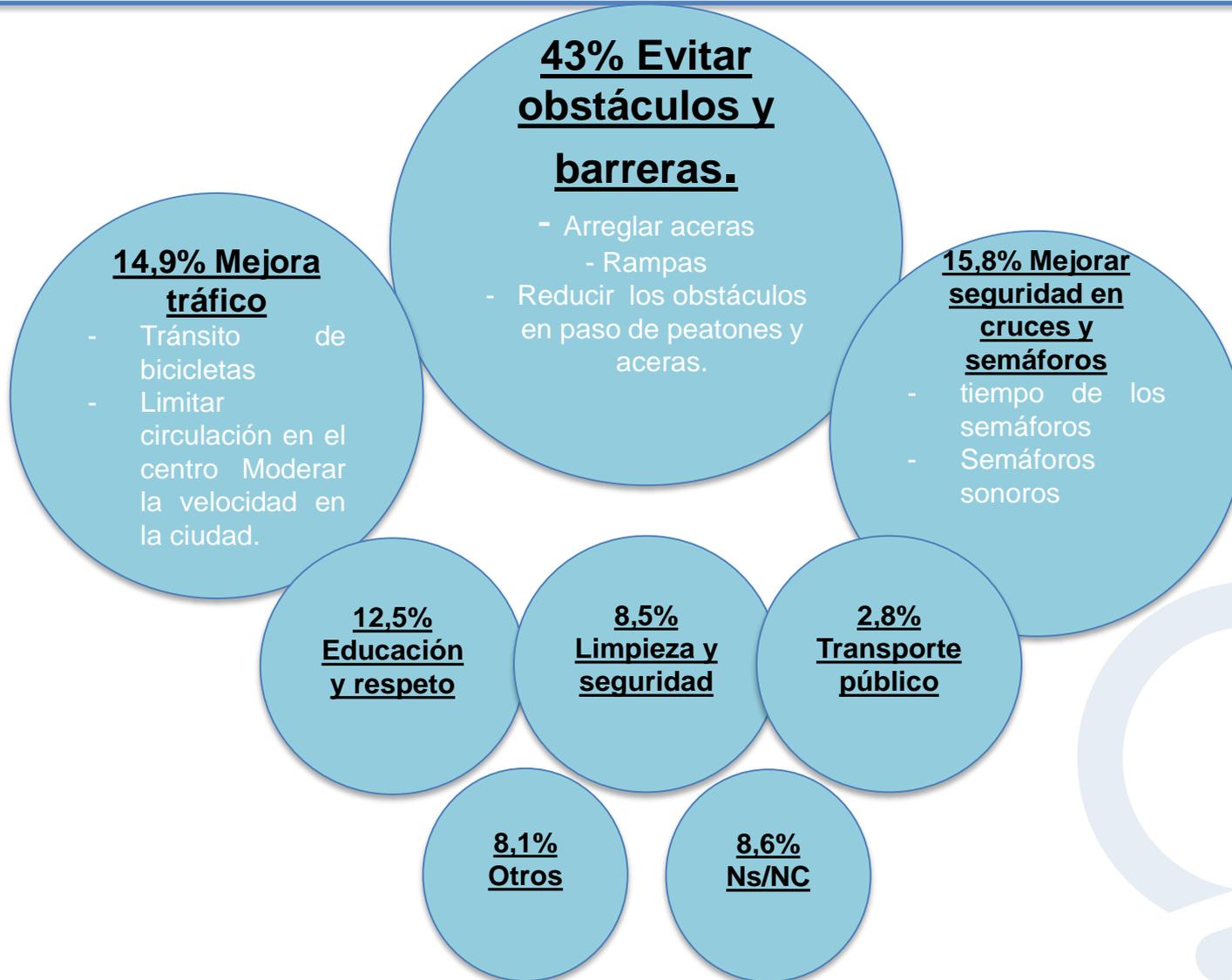
- Falta de mantenimiento de infraestructuras
- Falta de acceso a minusválidos
- Sensación de inseguridad y obstáculos



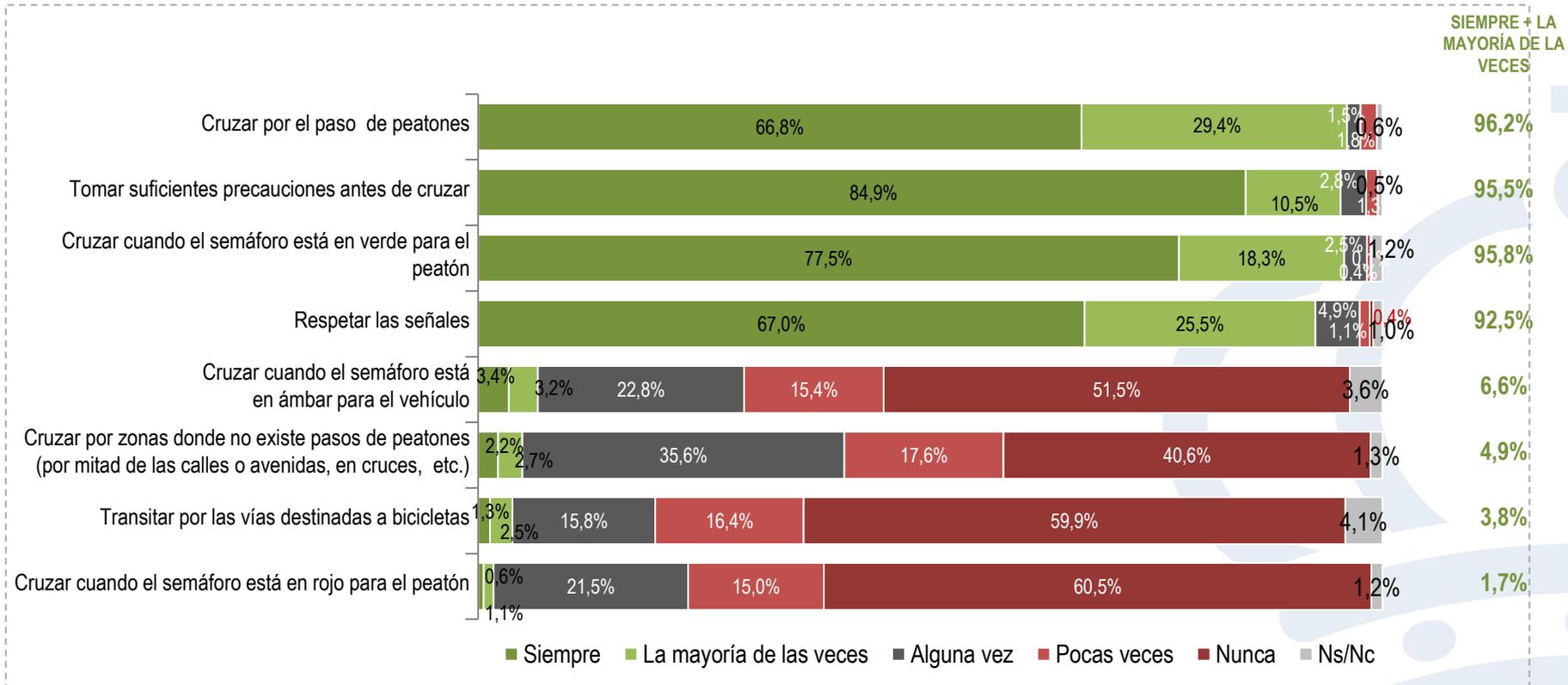
Valoración territorial de la accesibilidad positiva en las ciudades

- **Los vascos** son los que tienen una mayor percepción positiva de sus ciudades en cuanto a la **accesibilidad con un 80%** de la población senior, **junto con Cataluña** y resto de comunidades con menor población
- Los **andaluces** son los que peor concepto tienen de la accesibilidad de sus calles con un 49,9%, seguidos de **Madrid y Comunidad Valenciana, sin superar el valor medio del 59,3%** de aceptación

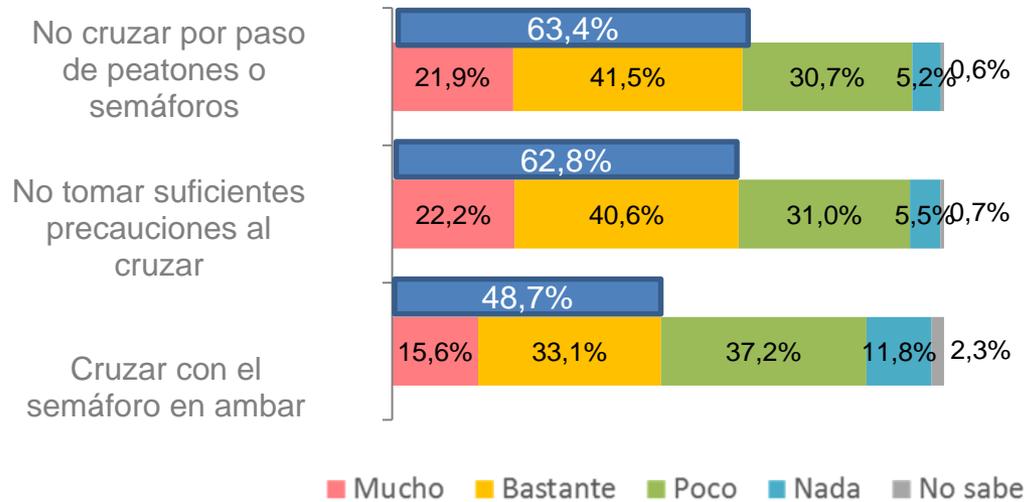




- **Elevado cumplimiento de las normas de seguridad vial entre la población sénior:** por encima del **90%** de las ocasiones cumplen con las normas de seguridad vial
- Cruzar por lugares inadecuados es la infracción más habitual: el 5% declara que lo hace siempre o de manera ocasional .

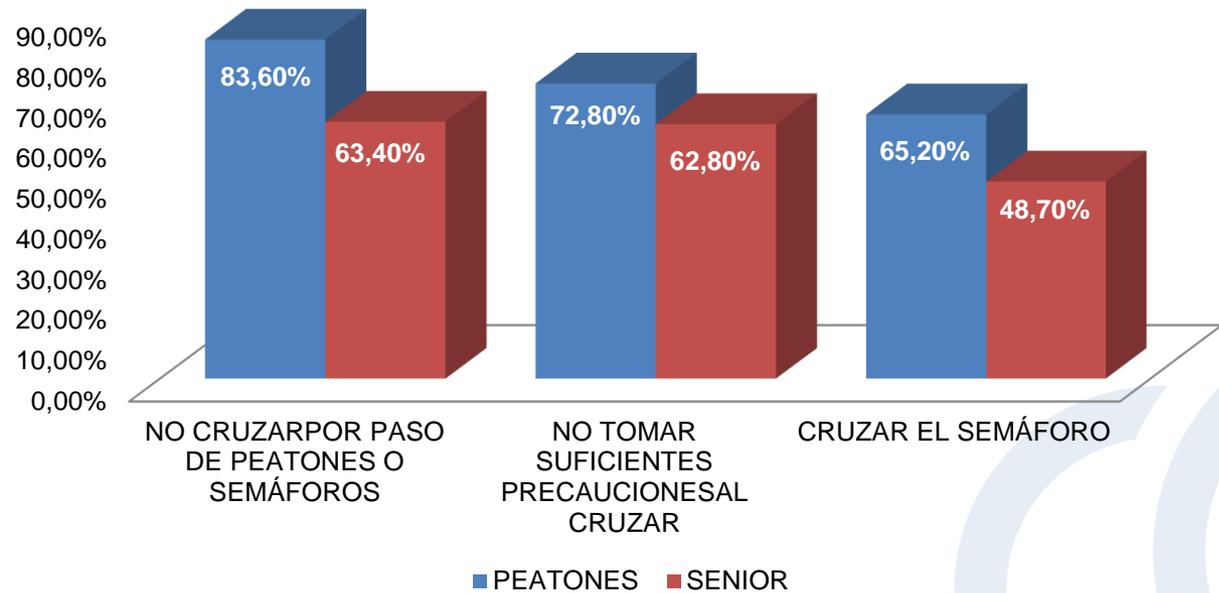


- Este concepto de idealidad en cuestiones de seguridad vial de la población senior choca bastante con la percepción de los conductores sobre ellos.



- Los porcentajes de senior percibidos por los conductores que cruzan la calle de manera temeraria llega a los **63,4%** frente al escaso **5%** declarado por los mayores de 64 años.

- Aún así los conductores creen que la aplicación de la seguridad vial por parte de la población senior es superior a la de los peatones en general.



- Los valores percibidos son entre un 10 y un 20% más bajos en la población senior que en el resto de la población.

- La población senior queda definida como un grupo:
 - Relevante en demografía.
 - Activo en movilidad (peatonal)
 - Vulnerable en accidentabilidad.
- Características de movilidad muy semejantes independiente del ámbito urbano
- Con desplazamientos rutinarios e itinerarios semejantes que varían en muy pocas ocasiones por placer o dificultad de paso.
- Las dificultades físicas de esta población son del 20% (ayuda de apoyo extra) siendo más marcadas a partir de los 75 años.

- Las preocupaciones en movilidad están orientadas básicamente:
 - Mantenimiento de la infraestructura
 - Los vehículos que impiden el paso
 - Cruces y semáforos (accesibilidad y tiempos de verde).
 - Obras no señalizadas.



- Se declaran como usuarios casi modelos de la normativa vial (**90% de los casos**)
- La visión de los conductores no coincide con ellos ya que **opinan que 6 de cada 10 senior cruza por sitios inadecuados.**
- Aunque opinan que actúan de manera más regulada que el resto de los peatones en general.
- Las demandas de la población senior en movilidad para la ciudad son principalmente:
 - Eliminación de obstáculos y obras en la vía.
 - Mejora de cruces y semáforos
 - Regulación de vehículos y bicicletas en centro histórico.

- Partiendo de las conclusiones obtenidas en el estudio es necesario mantener para salvaguardar la seguridad de este grupo de población marcar un decálogo de seguridad vial tanto para peatones como para administraciones públicas:

Para Seniors y peatones en general

- Hay que **seguir las normas de seguridad vial** para evitar situaciones de peligro.
- Debemos **ser conscientes de las limitaciones físicas por el paso de la edad**, la reacción cognitiva, reflejos, vista y oído no son los de antes.



- Al **cruzar** una calle hay que realizarlos por los **lugares habilitados** y con buena visibilidad, para evitar accidentes.
- Hay que **identificar los peligros en sus itinerarios** cotidianos ya que más del **70% de ellos se repiten** habitualmente.
- Estar seguros que al cruzar que **vemos al vehículo y que hemos sido visto** y no confiar “solo” en las prioridades de paso.

Para Administraciones públicas locales

- **Reducir las barreras arquitectónicas**, facilitando la accesibilidad de todos.
- **Conservar las infraestructuras peatonales**, para mayor seguridad a los mayores **frente a las temidas caídas**
- Realizar **actuaciones de acondicionamiento en puntos de cruces con suficiente visibilidad para peatones y conductores**, evitando las situaciones de peligro.
- Creación de **Planes de Movilidad Senior en las ciudades**, que permitan detectar **itinerarios peatonales senior**, debido a su regularidad en el uso, permitiendo **actuar puntualmente sobre los mismos y mejorándolos**.



- **Ajustar los tiempos semafóricos** a las necesidades de la población, especialmente en **entornos senior**.



Liberty
Seguros


RACE
Seguridad Vial

**MUCHAS GRACIAS
POR SU ATENCIÓN**