

INFORME PONS VULNERABLES 2016



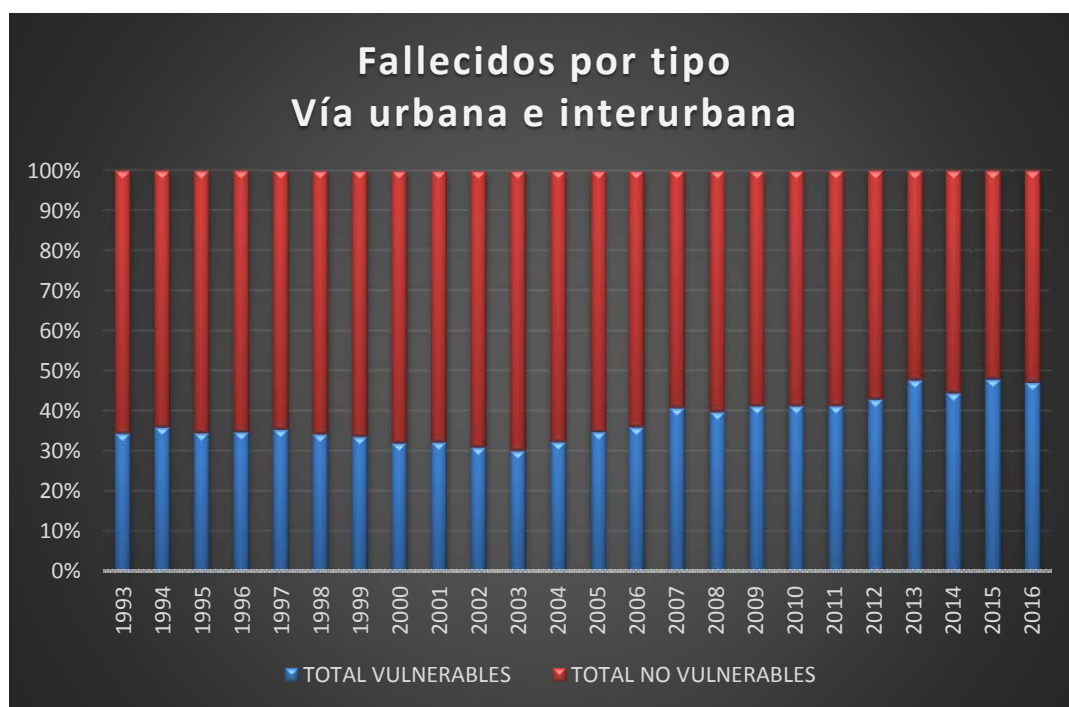
Madrid, 30 noviembre 2017

España se ha convertido en un referente a nivel mundial en siniestralidad. Las diferentes medidas adoptadas han provocado que, de tener anualmente en torno a los 5.500 fallecidos (1993 – 2003) se haya pasado a 1800 anuales (2013 – 2016) Con 37 muertos por millón de habitantes, España se sitúa entre los 5 países europeos con mejores resultados.

Sin embargo, como sociedad, es necesario seguir avanzando. Es necesario fijar y adoptar decisiones que nos permitan descender un escalón más en la reducción de la siniestralidad. No hacerlo, no adoptar decisiones estratégicas, provocará que continuemos estancados en esta cifra.

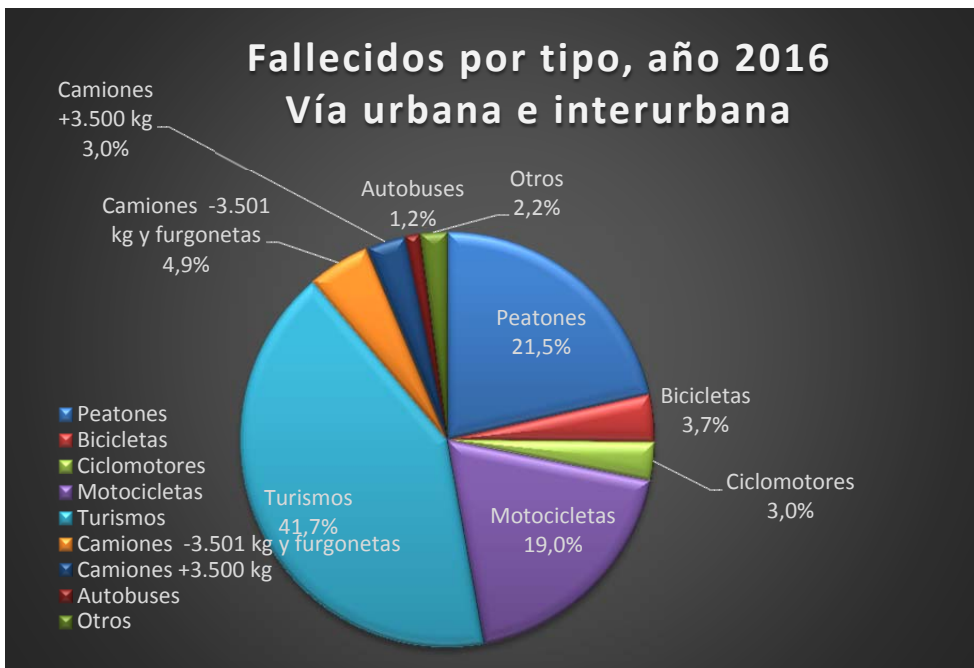
Es en este punto donde es preciso, cada vez, analizar el modo de transporte en que se ha producido el fallecimiento o el herido. Y en este punto, atendiendo a los cambios en la movilidad que se están produciendo, resulta de especial importancia la catalogación entre aquellos que no iban protegidos por la carrocería de un automóvil y los que sí lo hacían. Los primeros, los denominados vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas). Los segundos, los no vulnerables.

A este respecto, si analizamos los últimos datos consolidados (Documento “Principales Cifras de Siniestralidad 2016, DGT) podemos observar que **el número de vulnerables fallecidos es similar al de no fallecidos.** Esto es, del número total de fallecidos casi el 50% no eran ocupantes de automóvil: eran peatones, ciclistas y motoristas.



A este respecto, si bien los últimos años la cifra total de fallecidos ha permanecido estable en torno a los 1700 fallecidos, lo cierto es que la distribución de estos fallecidos si que ha ido cambiando. Así, en el año 2003 los denominados vulnerables representaban el 30% de los fallecidos. Hoy son el 47%.

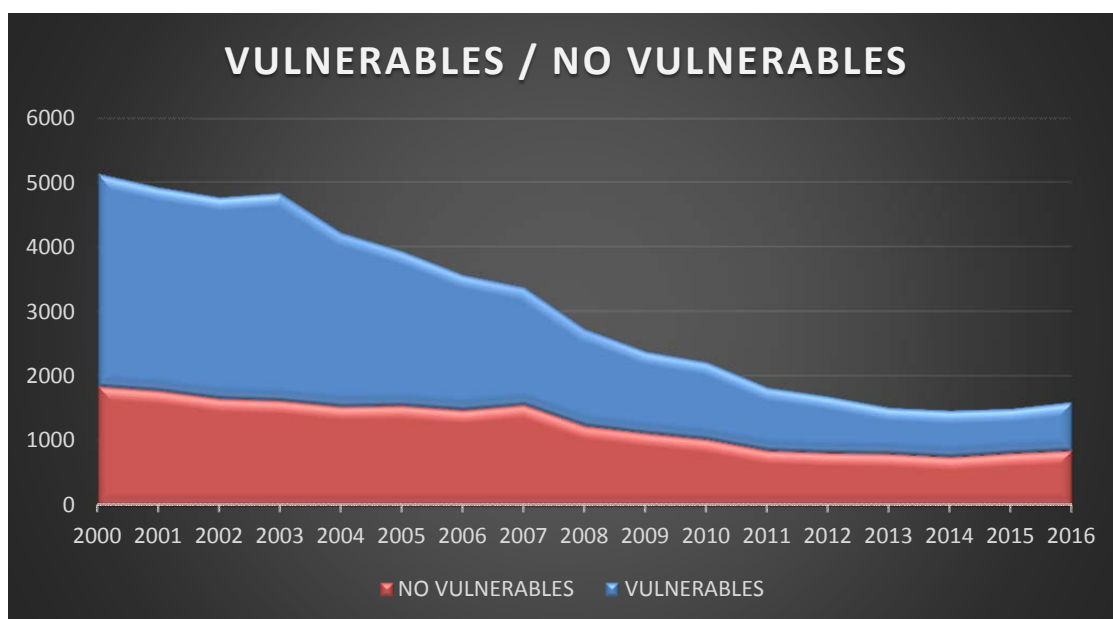
De un manera más precisa podemos observar que el porcentaje y la distribución de fallecidos en el año 2000 nada tiene que ver con 2016. En aquel momento el número de fallecidos en turismo representaba casi el 60%, mientras que ahora apenas representan el 40 %



Si la distribución la hacemos por tipo de vía (urbana) e interurbana, ahí puede observarse que la diferencia es realmente abultada. En el caso de vía urbana los vulnerables ya representan más del 80 % de los fallecidos.



El análisis de los diferentes datos pone de manifiesto que el descenso de la siniestralidad en los últimos 15 años ha sido realmente importante en el caso de los ocupantes de automóvil (77 %), mientras que en caso de los vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas) ha sido mucho menor (56 %).



Varias sin duda son las causas de esa mayor descenso de la siniestralidad, aunque una de ellas cobra especial importancia en esa diferenciación: **la combinación fiscalización eficiente de la velocidad + mejora equipamiento seguridad de los vehículos**

Las consecuencias del accidente de tráfico son totalmente diferentes en función de la velocidad de colisión. Una situación de riesgo puede terminar o no en colisión en función de la velocidad del vehículo. Y, asimismo, en caso de impacto, las consecuencias son menores con menor velocidad (los fallecidos pasan a ser heridos graves, los heridos graves leves, y los leves pueden dejar de serlo)

A este respecto, y por una parte, la fiscalización y control de la velocidad del tráfico por parte de las autoridades públicas ha sido especialmente eficiente en los últimos 15 años. Así, y en concreto, en el año 2002 el porcentaje de vehículos que circulaba en autopista por encima de los 150 km/h era del 6%. En el año 2014, del 0,6%.

Por otra parte, el equipamiento embarcado de los vehículos en los últimos 15 años nada tiene que ver. Elementos como el ABS, ESP o airbags se

encuentran ya presentes en la práctica totalidad del parque cuando apenas existían a principios de los 2000.

Ambas circunstancias han provocado un descenso especialmente brusco en la siniestralidad de las personas desplazadas en automóvil. Un ámbito de aplicación de las circunstancias anteriores es especialmente visible en la circulación en autopistas y autovías. La conjunción de los dos elementos anteriores (equipamiento vehicular + control de velocidad) han provocado que el número de fallecidos no vulnerables en estas vías nada tenga que ver: 812 fallecidos en el año 2000 frente a los 186 en 2015 (-78%) (gráfico evolución)

INCREMENTO DEL COLECTIVO VULNERABLES

Por otra parte, el desarrollo de nuevas políticas públicas en la movilidad de las ciudades produce y producirá un incremento cada vez mayor del colectivo denominado vulnerables. En concreto, la causa fundamental es la adopción de restricciones de circulación al automóvil por motivos de calidad del aire y de mejora de la gestión del espacio público urbano. Ambas circunstancias están motivando que en las calzadas de las ciudades convivan cada vez más de modo simultáneo vulnerables y no vulnerables, con las barreras y problemática que ello supone.

Respecto a las motoristas, la evolución de las matriculaciones en los últimos años así como la introducción progresiva del motosharing deja claro que el incremento se seguirá produciendo en los próximos años. Especialmente significativo es la venta de motocicletas y ciclomotores de menos de 125 cc (vehículos de dos ruedas urbanos destinados a conductores sin permiso específico de conducción de motocicletas). En el año 2016, con 95.000 unidades, representaron el 63 % de todas las motocicletas vendidas.

Respecto a los ciclistas, la tendencia y presencia de la bicicleta es imparable. Por una parte, por los propios movimientos sociales. Por otra, por las políticas municipales cada vez más encaminadas a este objetivo (sistemas de bicicleta pública, carriles bici,...)

Finalmente , el incremento de los peatones cobra también especial importancia. La transformación de la ciudad donde el espacio destinado a la calzada se restringe o el aumento de movimientos como el del running incrementan la combinación en la calzada con los vulnerables.

PROPUESTAS PONS.

Para evitar esta tendencia PONS Seguridad Vial entiende que es necesaria una **Ley de Vulnerables**. Una reforma concreta de la Ley de Tráfico que tenga en cuenta que la debilidad de estos actores en un escenario donde los nuevos modos de movilidad les llevarán a tener cada vez más presencia en la calzada.

En este contexto debe tenerse en cuenta que el incremento de medidas de seguridad de los vehículos y un adecuado control y vigilancia de la velocidad por parte de las Autoridades provocarán que el descenso en la siniestralidad de conductor y pasajeros de estos vehículos pueda seguir disminuyendo.

Por el contrario, ciclistas, peatones y motociclistas no cuentan con esa protección que les da su medio de desplazamiento. Por este motivo debe ser el Estado y la norma la que establezca nuevas reglas y normas que les otorguen una mayor protección. Entre otras, esta Ley de Vulnerables debe contemplar:

- **Nuevo cuadro de límites de velocidad de la ciudad y las carreteras convencionales.** Son el escenario donde su presencia se incrementará cada vez más en los próximos años. La velocidad del impacto es el factor determinante en la producción de la lesión al vulnerable. Su tratamiento y control provocarán que fallecidos sean heridos graves, heridos graves sean heridos leves, y heridos leves no lleguen a serlo. En este este aspecto debe llamarse especialmente la atención en tres cambios:

- **A)** el cambio del límite de velocidad dentro del casco urbano. Resulta ilógico e irracional que el límite general dentro de las calles siga siendo de 50 km/h cuando la velocidad media entre cualquier punto no es superior a 20 km/h. Cada vez más vulnerables pisan la calzada, solo el control de la velocidad de los vehículos de motor incrementará su protección.
-
- **B) la reducción de velocidad en 20 km/h al acercarse a usuarios vulnerables en vías con alta velocidad (operadores de mantenimiento, operadores de auxilio en carretera, ciclistas, vehículos averiados,...)** No puede ser que el conductor que circule en vías de alta velocidad (autopistas, autovías, carreteras convencionales con límite de 100 km/h) lo haga a la misma velocidad cuando
- **C) la reducción del límite de velocidad de las carreteras convencionales con límite de 100 km/h a 90.**
- **Nuevas reglas de prioridad en la ciudad.** La regla general de prioridad del vehículo sobre peatones y ciclistas debe cambiar, dejando de ser regla general para convertirse en excepción en determinadas zonas (calles – barrio)
- Reordenación del **sistema institucional de la movilidad.** El esquema actual de la ordenación del tráfico y la movilidad fue diseñado en los años 60 con el objetivo de hacer frente a la prioridad que suponía el incremento del tráfico y la circulación de vehículos de motor. Sin embargo, 60 años después, las prioridades han cambiado. Elementos como la contaminación o la devolución del espacio público urbano a los ciudadanos exigen decisiones que exceden la capacidad de la Dirección General de Tráfico. La movilidad debe tener su rango y estructura, no siendo solo vista como tráfico, sino como el conjunto de decisiones que hacen fácil, sostenible y seguro el desplazamiento de sus ciudadanos.

- **Normas urbanística al servicio del nuevo tráfico.** La protección de los vulnerables dentro del ámbito urbano no depende solo de reglas de control del tráfico. Las leyes y ordenanzas de construcción de las ciudades deben avanzar hacia la protección del vulnerable. Diseños urbanos que obliguen a cambiar nuestros usos como conductores, ciclistas y peatones.
- **Nueva figura de los “corredores” ciclistas y peatonales.** Determinadas carreteras convencionales y determinados días y horarios (fines de semana especialmente) se convierten en espacios compartidos entre vehículos automóviles, ciclistas y peatones. En estas vías y espacios es preciso calmar el tráfico, eliminando las diferencias de velocidades tan fuertes entre los vehículos automóviles y ciclistas y peatones. Es esa diferencia de velocidad la que , por infracción o distracción, suele hacer terminar en tragedia el atropello.
- **Reconocimiento normativo de la motocicleta.** Es el colectivo que más sufre y sufrirá el incremento de siniestralidad. Debe comenzar a entenderse y protegerse dentro de la norma, reconociendo su singularidad y dotándolo de la relevancia que en los próximos años tendrá. Aspectos como regular el filtrado en el tráfico, su circulación por el arcén en caso de retención o la formación en el riesgo urbano para los conductores de motos sin permiso (ciclomotores y motocicletas de hasta 125 cc) resultan básicos.
- **Cursos de formación específico de “ciclista urbano” y para motocicletas “sin” permiso específico.**