

Envejecer en movimiento

Elementos demográficos para
una movilidad sostenible en España

MAYO 2011

RACC

FUNDACIÓN RACC - CENTRE D'ESTUDIS DEMOGRÀFICS

Envejecer en movimiento

Elementos demográficos para una movilidad sostenible en España

MAYO 2011

The logo for RACC, consisting of the letters 'RACC' in a bold, black, sans-serif font, centered within a solid yellow square.

© 2011 Fundació RACC
Av. Diagonal, 687
08028 BARCELONA
www.fundacionracc.es

Envejecer en movimiento
Elementos demográficos para una movilidad sostenible en España

Autores:

Fundación RACC
Centre d'Estudis Demogràfics
Marc Ajenjo Cosp
Amand Blanes Llorens
Antonio David Cámara Hueso

Diseño: TipusGràfics
Preimpresión e impresión: Digital Screen, S.L.

ISBN:

D.L.: B-18892-11

Índice

PREÁMBULO	4
INTRODUCCIÓN	7
1. EL DÍA A DÍA DE LOS MAYORES EN EL SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD: USOS DEL TIEMPO Y DESPLAZAMIENTOS	10
1.1. El uso del tiempo	10
1.2. Desplazamientos: a dónde y cómo	13
2. MAYORES Y LIMITACIÓN FUNCIONAL	17
2.1. Autonomía para el desarrollo de actividades fuera del hogar	17
2.2. Mayores con limitaciones de movilidad	18
a) Mayores con dificultades para desplazarse por la calle andando	18
b) Mayores con dificultades para el uso de transportes como pasajeros en sus desplazamientos locales	21
3. ACCIDENTALIDAD Y SEGURIDAD VIAL	25
3.1. Accidentalidad de tráfico en los mayores: tendencias y tipologías	25
Tasa de riesgo	26
3.2. Accidentalidad de tráfico en los mayores: accidentalidad según modo de transporte	28
a) Los mayores como peatones	28
b) Los mayores como conductores	30
4. REFLEXIONES FINALES Y RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN	32
FUENTES	34
DOCUMENTOS DE REFERENCIA	34
ANEXOS	35
A) Sobre el uso del tiempo y la movilidad	36
B) Sobre la capacidad funcional y las limitaciones	41
C) Sobre accidentalidad y seguridad vial	48
D) Sobre las fuentes utilizadas	54

Preámbulo

Dentro de 30 años, 1 de cada 3 españoles tendrá más de 65 años.

Más mayores, que se mueven más, en una sociedad en continuo movimiento. Afrontar esas realidades comunes a todos los países desarrollados requiere de iniciativas como la presente del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) a través de la Fundación RACC, y en colaboración con el Centro de Estudios Demográficos (CED). *Envejecer en movimiento* pretende aportar elementos de análisis que faciliten directrices de intervención para hacer sostenible el sistema de movilidad y seguridad vial en un contexto en el que las personas mayores están cobrando un protagonismo sin precedentes.

La población española *envejece* por la sinergia que desde décadas atrás se viene produciendo entre el descenso de la natalidad y los avances en esperanza de vida. Como consecuencia asistimos al incremento de los efectivos de población de más de 64 años (grupo que tradicionalmente se considera como población mayor). Ese aumento se da tanto en términos absolutos como en el peso relativo que representan en la población. En el año 2001, según datos censales, por vez primera en la historia de España el porcentaje de la población infantil (menores de 15 años) fue superado por el de la población mayor de 64 años. Las estimaciones del Instituto Nacional de Estadística a 1 de enero de 2010 situaban la población mayor residente en España en 7,75 millones de personas, lo que equivalía a un 16,8 por ciento de la población española.

En los próximos decenios su peso se acrecentará, al igual que en otros países occidentales, por el aumento de la longevidad y por la llegada a las edades maduras y avanzadas de las generaciones numerosas nacidas en el tercer cuarto del siglo XX, los llamados *baby boomers*. En este sentido, las vigentes proyecciones de la población española del INE prevén que a mediados de este siglo la población de 65 y más años supere los 15 millones de personas y que los más mayores, los de 85 y más años, alcancen los 3 millones. Entonces, uno de cada tres españoles –el 30 por ciento de la población– será *mayor*.

Ese contexto demográfico implica nuevas demandas de servicios que obligarán a rediseñar pilares básicos del Estado del Bienestar como las prestaciones asistenciales, el sistema de pensiones, etc. El ámbito de la movilidad y de la seguridad vial no será una excepción, sobre todo atendiendo a los cambios que ya se están produciendo en los modos y en la intensidad de los desplazamientos. Aumentan los desplazamientos y su complejidad. Según el *Diagnóstico de la movilidad* incluido en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, entre 1990 y 2006 el parque de turismos aumentó en España un 72 por ciento y el de motocicletas y ciclomotores un 52 por ciento. Y con ello la exposición potencial y algunos efectos no deseables del sistema de movilidad: accidentes, consumo energético y contaminación ambiental, fundamentalmente. En el caso concreto de los accidentes, las tendencias recientes para distintos países de la OCDE indican que la accidentalidad general tiende a estabilizarse o incluso a disminuir. Sin embargo, y a pesar de esa evolución positiva, la accidentalidad de las personas mayores sigue estando sobrerrepresentada si se considera el peso relativo de ese colectivo en el conjunto de la población. Los datos de la Organización Mundial de la Salud son claros a este respecto: los mayores, junto con la población discapacitada y la infantil, son el grupo más expuesto a las consecuencias más graves de la accidentalidad y, por tanto, un colectivo que debe recibir atención preferente en las estrategias de seguridad vial (OMS, 2004). Además de las motivaciones éticas, también son relevantes los impactos económicos, ya que la accidentalidad de tráfico suponía a principios de este siglo unos costes económicos de en torno al 2 por ciento del PIB en los países desarrollados (Jacobs *et al.*, 2000). Los impactos personales, familiares, sociales y económicos obligan, en definitiva, a un replanteamiento del sistema de movilidad en virtud del volumen y de las características de la demanda potencial.

Al respecto de esas características, los mayores de hoy muestran niveles de actividad y movilidad variables en función de la edad, del sexo y de la generación a la que pertenecen, pero su presencia activa en el sistema de

movilidad es incuestionable. En España el umbral de los 65 años, con aproximadamente otros 20 años de esperanza de vida a partir de dicha edad, no significa un cambio inmediato en los estilos de vida en general, ni en la movilidad cotidiana en particular. En el caso de la conducción, los 65 años están lejanos de la edad a la que los mayores optan o se ven obligados a dejar el volante. El aumento progresivo de la esperanza de vida y la creciente oferta específica de ocio y cultura, junto a la cobertura de las necesidades básicas, obliga a ofrecer infraestructuras y medios diversificados de transporte bien adaptados, accesibles y eficaces para los mayores; unos transportes preparados para una larga tercera edad.

El envejecimiento activo es una realidad incluso si se consideran las limitaciones de tipo físico y sensorial asociadas a la edad. Según la Encuesta de Condiciones de Vida de la Población Mayor realizada en España en 2006, una de cada tres personas mayores en nuestro país presentaba alguna limitación de tipo funcional para el desarrollo de actividades cotidianas. Sin embargo, solo un 13 por ciento de los mayores declaraba incapacidad total o necesidad de ayuda para salir a la calle, coger transportes públicos o hacer la compra. Esperan, por tanto, poder seguir conduciendo, poder acceder a medios de transporte público con seguridad y comodidad, y esperan disponer de infraestructuras adaptadas que favorezcan el mantenimiento de buenos estándares de calidad de vida en las edades avanzadas.

Es poco probable que los mayores disminuyan su protagonismo en los sistemas de movilidad. Aunque no se sabe exactamente cómo se moverán y en qué ocuparán su tiempo, no podemos pensar que si los mayores de hoy participan de un envejecimiento activo los del futuro no lo harán. Al contrario, cabe esperar que generaciones con más formación y que han accedido a un amplio abanico de recursos y servicios tengan más necesidades de ocio, de consumo y de relaciones sociales. Más necesidades de moverse, en definitiva. Probablemente también estén en mejor disposición de hacerlo. El porcentaje de mayores con carnet de conducir no ha dejado de aumentar en los últimos años, y esa tendencia se consolidará en las próximas décadas a medida que se incorporen a ese colectivo las cohortes más recientes caracterizadas por una mayor igualdad en los estilos de vida y en los roles entre géneros.

En torno a la movilidad de la población mayor otro aspecto básico a considerar es su grado de capacitación funcional. Resulta de interés averiguar si una vida más larga, como la que se prevé que tengan los mayores en un futuro, vendrá acompañada de una relativa buena salud o por el contrario lo hará a costa de un aumento de las situaciones de enfermedad crónica y/o discapacidad. Los resultados de distintas investigaciones a nivel internacional no apuntan en un sentido uniforme. Sin embargo, e independientemente de cuál sea el escenario futuro de la funcionalidad y la discapacidad, los cambios no serán seguramente tan trascendentes como los derivados del propio incremento que se prevé en el número de personas mayores.

En resumen, una adecuada gestión de la demanda de la movilidad y el diseño de estrategias de seguridad vial requiere estudiar las necesidades y los problemas específicos que afectan a ese grupo de la población. Los mayores del futuro, como los de hoy día, participarán activamente en los sistemas de movilidad cotidiana: de manera armónica si esos sistemas atienden a sus necesidades, o de manera conflictiva si no se actúa a tiempo y en consecuencia. Aunque los resultados que se presentan en *Envejecer en movimiento* están referidos a escenarios actuales, subyace tras ellos una vocación prospectiva que invita a reflexionar sobre el impacto que tendrá sobre los desplazamientos y la movilidad el cambio demográfico que se está produciendo en la sociedad española. Con ello, el objetivo último es colaborar a que en el futuro la movilidad no solo sea sostenible desde un punto de vista económico y ambiental sino también social.

* * * * *

En la introducción del informe se desarrollan algunos de los conceptos de esta presentación: qué se entiende por movilidad sostenible, cuáles son sus componentes y por qué el perfil sociodemográfico de la demanda es esencial en el diseño de estrategias y políticas de movilidad. El núcleo del informe se centra en analizar tres aspectos básicos de la movilidad de los mayores: 1) sus desplazamientos cotidianos, 2) su capacitación funcional y su valoración del entorno para realizarlos, y 3) la accidentalidad y la seguridad vial.

El tiempo y la distancia de los itinerarios habituales para satisfacer distintas necesidades no son indiferentes ni

para la calidad de vida de los mayores ni para el sistema de movilidad en general. Cómo, cuándo y cuánto se mueven los mayores son cuestiones con implicaciones directas sobre la planificación de la oferta de transporte actual y futuro. Otro aspecto básico se refiere a las capacidades funcionales de la población y a su pérdida progresiva inherente al proceso de envejecimiento. Por este motivo, se presenta un diagnóstico de la evolución reciente de dichas capacidades en el conjunto de la población mayor. Además, se analiza la situación de las personas mayores que manifiestan padecer alguna limitación, específicamente las relacionadas con su movilidad fuera del hogar: es decir, las dificultades que perciben para desplazarse por la vía pública y para el uso de infraestructuras y medios de transporte. En todo caso, limitaciones funcionales y discapacidad entre la población mayor no son necesariamente sinónimos de riesgo para la seguridad vial o no deberían serlo en un sistema planteado en términos sostenibles. Más allá, se ha de distinguir entre la exposición al sistema de movilidad y el riesgo generado como agentes dentro del mismo para la seguridad vial. Por esta razón, en el último apartado se abordan diversos aspectos de la accidentalidad (fatal y no fatal) entre los mayores atendiendo a los roles diferenciados como peatones y como conductores.

Introducción

Cabe esperar que los futuros mayores tengan más necesidades de ocio, consumo y relaciones sociales. Es decir, más necesidades de moverse.

Vivimos en una sociedad que ha asistido a un aumento muy importante en el número y la frecuencia de los desplazamientos. Esto obliga a conciliar intereses y necesidades diversos mediante la coordinación de áreas y agentes para lograr una gestión más racional, eficaz y equitativa de la demanda en los sistemas de movilidad.

Desde esa perspectiva y a distintos niveles (europeo, estatal, regional e incluso local) han venido planificándose y aplicándose en los últimos años diversas estrategias encaminadas a fomentar una movilidad sostenible de personas y mercancías. Todas señalan la necesidad de racionalizar el uso del vehículo privado y aumentar las ratios de ocupación con el fin de optimizar la energía consumida, reducir los ruidos y las emisiones contaminantes y los accidentes. Al mismo tiempo se incide en la necesidad de potenciar los transportes públicos haciéndolos más atractivos para la ciudadanía por su accesibilidad (reducción de precios y mejora de infraestructuras), su rapidez (incremento de la frecuencia) y su comodidad (intermodalidad y confort).

Del lado específico de la demanda, las directrices de la Unión Europea, contenidas en el *Libro Blanco del Transporte* (2001), establecen como uno de los objetivos prioritarios la protección y garantía de la movilidad de todos los ciudadanos. Esto implica, entre otros aspectos, desarrollar infraestructuras y medios de transporte pensados para facilitar los desplazamientos de las personas con limitaciones en la movilidad entre las que se incluye buena parte de la población mayor.

En nuestro país, la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS) fue elaborada conjuntamente en 2009 por el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino con el apoyo de diversos agentes sociales. Sus objetivos se agrupaban en cinco áreas: 1) territorio, 2) planificación del transporte y sus infraestructuras, 3) cambio climático y reducción de la dependencia energética, calidad del aire y ruido, 4) seguridad y salud, y 5) gestión de la demanda. Esta última constituye el eje transversal de

toda la estrategia, ya que los tres planos básicos de la sostenibilidad (económica, social y ambiental) dependen de una adecuación racional entre la demanda de movilidad y los recursos energéticos, los medios de transporte y las infraestructuras destinadas a satisfacerla. Si bien la EEMS presta atención al componente cuantitativo de esa demanda y a su distribución en el territorio, no se incide suficientemente en el impacto que han tenido y tendrán los cambios demográficos en el sistema de movilidad.

Interesa indagar en las características sociodemográficas básicas de esa demanda puesto que la edad, el sexo, la adscripción generacional y la capacitación funcional son variables que modulan las necesidades de movilidad de la población. Existen a nivel internacional iniciativas de investigación multidisciplinares orientadas en este sentido (CIHR, online). Los cambios demográficos experimentados por el país han generado una inercia en la estructura poblacional que condicionará muchos aspectos de la realidad socioeconómica: la oferta de mano de obra, la sostenibilidad del sistema público de pensiones, etc. Los sistemas de movilidad no son una excepción y tendrán que adaptarse o entrar en conflicto con el incremento que se prevé en el contingente de personas mayores en las próximas décadas, sumándose esto a algunas de sus características intrínsecas, como las limitaciones funcionales y la dependencia ligada al envejecimiento.

El envejecimiento de la población se ha visto acompañado también por un aumento del peso proporcional de los más mayores. Entre 2003 y 2007, según el *Informe de los Mayores en España, 2009*, la población de 65 y más años en su conjunto creció casi un 5 por ciento, mientras que el aumento de los octogenarios se situó por encima del 20 por ciento. No hay razón para pensar que esa tendencia se detenga (mucho menos que se invierta) ya que responde a una inercia de la actual estructura por edades de la población, con el progresivo desplazamiento a esas edades de generaciones numerosas, fruto de la alta natalidad de las décadas de 1960 y 1970. Además, estas son generaciones que se

han visto menos mermadas por la mortalidad infantil y juvenil que las que actualmente componen la población mayor. Como resultado de todo ello, las proyecciones del INE estiman que en las próximas cuatro décadas la población mayor se duplicará hasta alcanzar un cifra superior a los 15 millones de personas a mediados de siglo. Al mismo tiempo, se asistirá a un proceso de sobre-envejecimiento de ese colectivo, de tal manera que en dicha fecha uno de cada cinco mayores tendrá 85 o más años (véase Gráfico 1 y Tabla 1).

La vertiente cuantitativa de las tendencias demográficas debe complementarse con aspectos cualitativos relacionados con el proceso de envejecimiento. Entre estos destacan las limitaciones funcionales y las situaciones de discapacidad y dependencia. En el año 2008, según la *Encuesta sobre Discapacidades, Autonomía personal y situaciones de Dependencia* (EDAD2008),

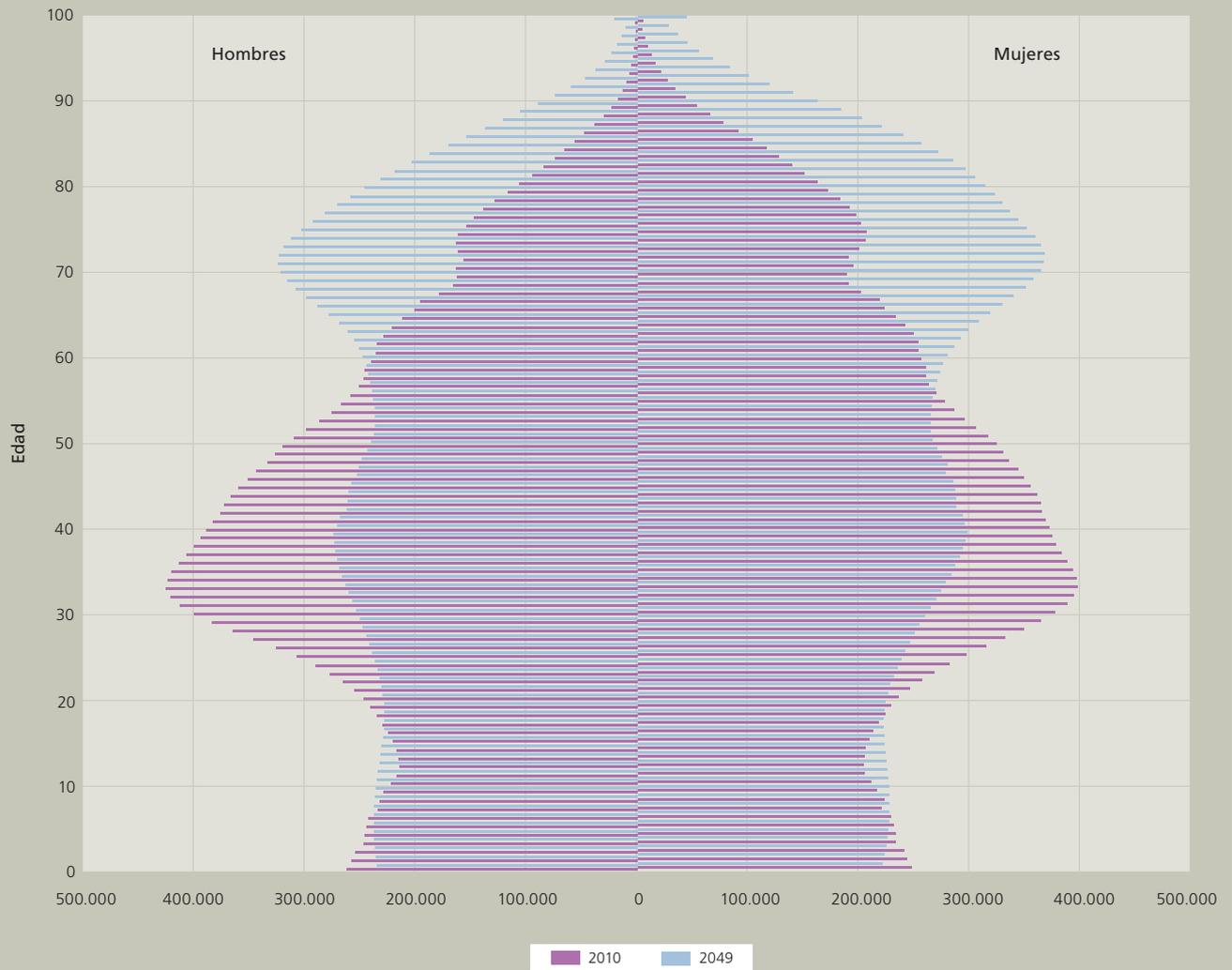
y considerando exclusivamente la población en viviendas familiares, el 24 por ciento de los hombres de 65 y más años y el 35 por ciento de las mujeres manifestaron padecer dificultades para el desarrollo de alguna actividad de la vida diaria. Esa prevalencia de la discapacidad aumentaba hasta el 55 y el 67 por ciento respectivamente en el colectivo de los mayores de 85 años. Además, las limitaciones más frecuentes entre la población mayor eran las relacionadas con la movilidad que afectaban a algo más de 1,6 millones de personas, seguidas por las relacionadas con el autocuidado personal y la vida doméstica.

En conclusión, puesto que mayores y personas discapacitadas (muchos de ellos mayores a su vez) participan de los sistemas de movilidad, tanto la vertiente cuantitativa como la cualitativa expuestas son un elemento central para el diseño de las políticas de movilidad.

TABLA 1. POBLACIÓN TOTAL Y MAYOR EN ESPAÑA, AÑO 2010 Y PROYECCIÓN AL 2049 (EN MILES)

	2010	2019	2029	2039	2049
Total	45.989,0	46.955,0	47.517,7	47.903,1	47.966,7
De 65 a 84 años	6.735,2	7.487,9	9.300,3	11.293,8	12.235,8
De 85 y más años	1.010,4	1.427,1	1.639,9	2.215,3	3.089,5
De 65 y más años	7.745,6	8.915,0	10.940,2	13.509,0	15.325,3
% Población 65 y más años	16,8%	19,0%	23,0%	28,2%	31,9%
% Población 85 y más años	2,2%	3,0%	3,5%	4,6%	6,4%
Fuente. 2010 INE Estimaciones de la Población Actual (ePOBa); resto años INE Proyecciones de población a largo plazo 2009-2049.					

GRÁFICO 1. PIRÁMIDES DE LA POBLACIÓN ESPAÑOLA 2010 Y 2049



Fuente. 2010 INE Estimaciones de la Población Actual (ePOBa); 2049 INE Proyecciones de población a largo plazo 2009-2049.

1. El día a día de los mayores en el sistema general de movilidad: usos del tiempo y desplazamientos

El 75% de los mayores de 64 años afirma desplazarse a menudo andando. Entre los medios mecánicos, el vehículo privado es el más usado.

1.1. El uso del tiempo

El día a día es la repetición periódica de pautas de comportamiento, la sucesión de actividades realizadas de manera habitual por los individuos. Para una parte importante de la población que no llega a los 65 años ese devenir diario se caracteriza básicamente por la ocupación, por el trabajo remunerado o por la educación. Pero, ¿qué sucede a partir de esa edad?, ¿en qué actividades cotidianas ocupan el día nuestros mayores? Evidentemente no en trabajo remunerado o estudios, actividades a las cuales dedican una media de

9 minutos diarios, mientras que la población en edad activa les dedica unas cinco horas los días laborables y una hora y media los fines de semana.

Tan solo observando el dato anterior se deduce que para la población en edad activa el uso del tiempo es muy distinto en función del día de la semana, si se trata de un día laborable o festivo. Esa característica desaparece en los mayores, cuyo quehacer es muy similar todos los días y se corresponde en cierta medida con la cotidianidad del resto de la población durante el fin de semana. Así, los mayores españoles

TABLA 2. HORAS DIARIAS DESTINADAS A LLEVAR A CABO DISTINTAS ACTIVIDADES EN FUNCIÓN DE LA EDAD. POBLACIÓN DE 65 AÑOS O MÁS

	TOTAL	65-69 años	70-74 años	75-79 años	80-84 años	85 y más
Cuidados personales	12:41	12:08	12:24	12:50	13:23	14:26
Dormir	9:56	9:24	9:39	10:07	10:37	11:36
Comer y beber	1:53	1:53	1:53	1:51	1:52	1:54
Otros (vestirse, arreglarse...)	0:52	0:51	0:52	0:52	0:54	0:57
Trabajar y/o estudiar	0:09	0:15	0:10	0:05	0:02	0:00
Hogar y familia	3:38	4:08	3:55	3:30	3:03	1:52
Cocina	1:21	1:29	1:28	1:23	1:09	0:43
Mantenimiento del hogar	0:44	0:47	0:48	0:43	0:40	0:25
Ropa	0:21	0:24	0:20	0:21	0:21	0:14
Animales, jardinería, reparaciones	0:27	0:35	0:29	0:23	0:20	0:09
Compras y servicios	0:28	0:33	0:30	0:26	0:22	0:12
Otras	0:17	0:20	0:19	0:15	0:12	0:09
Voluntariado	0:21	0:29	0:22	0:19	0:12	0:10
Ocio	6:31	6:10	6:27	6:41	6:50	7:13
Vida social, diversión y cultura	0:53	0:54	0:52	0:53	0:52	0:53
Ocio pasivo	0:52	0:37	0:43	0:55	1:09	1:43
Deportes y actividades al aire libre	1:09	1:15	1:13	1:10	1:01	0:49
Aficiones y juegos	0:15	0:16	0:17	0:16	0:13	0:11
Ver la TV o el vídeo	2:55	2:45	2:57	3:00	3:05	3:06
Otros medios de comunicación	0:26	0:23	0:26	0:27	0:31	0:31
Desplazamientos y trayectos	0:38	0:47	0:41	0:34	0:30	0:18
Actividades inespecíficas	0:02	0:02	0:02	0:02	0:01	0:02

Fuente. Elaboración propia a partir de microdatos de la EET 2002-2003.

dedican casi trece horas a cuidados personales (unas diez durmiendo), unas seis horas y media al ocio y a realizar actividades que pueden ser consideradas de tiempo libre, y unas tres horas y media a trabajo no remunerado como tareas del hogar, cuidado de otras personas, etc. (Tabla 2). Esa distribución del tiempo varía en función de las características demográficas de los propios mayores. A modo de ejemplo, las mujeres dedican más del doble de tiempo que los hombres a tareas relacionadas con el hogar, una diferencia que va en detrimento de un menor tiempo para el ocio por parte de ellas. También la edad genera importantes diferencias, ya que a medida que se va envejeciendo se dedica más tiempo a dormir, y menos a otras tareas que comportan actividad física, como pueden ser las del hogar o el ocio más activo.

Movilidad y trabajo remunerado están muy asociados, pero no por ello se debe deducir que la población mayor sea un colectivo estático. Por el contrario, solamente un 14 por ciento de los mayores entrevistados declaró no haberse desplazado durante las cuatro semanas anteriores a la entrevista. Es un porcentaje bajo teniendo en cuenta que incluye a todos aquellos cuyo estado de salud se lo impide. El resto de mayores entrevistados realizó como mínimo un desplazamiento.

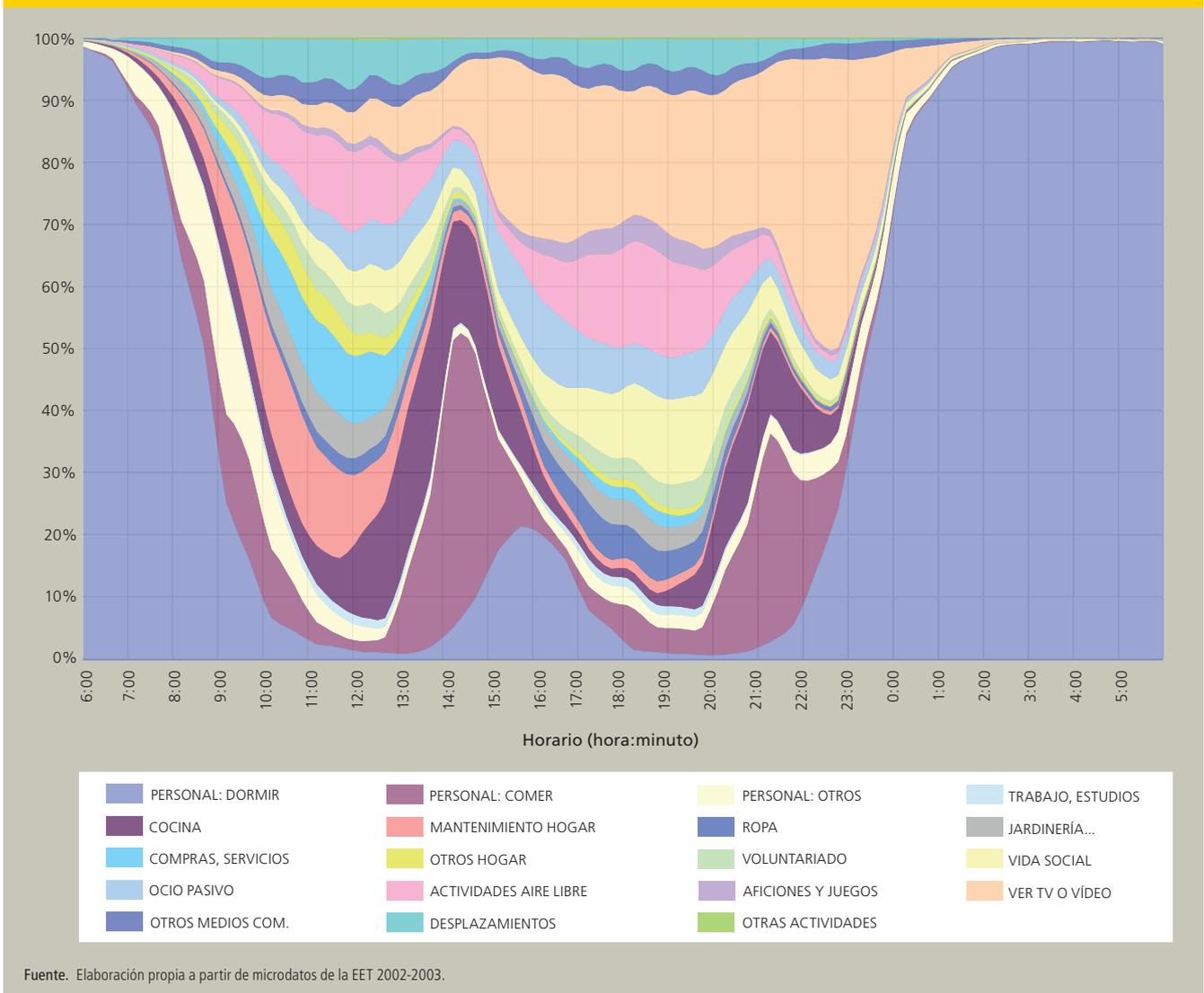
De los que no se han movido de su residencia, un 70 por ciento declara padecer una enfermedad crónica o bien define su estado de salud como malo o muy malo. El principal rasgo identificativo de los que no se mueven es la edad, de modo que entre los mayores de 65 a 69 años solamente un 7,5 por ciento no realizó ningún tipo de desplazamiento, mientras que entre los de 85 o más años un 38,5 por ciento no se desplazó. Las mujeres son, además, las que se mueven en menor proporción.

A pesar de que los ritmos horarios de los mayores son más homogéneos que los del resto de la población, no todos los mayores hacen lo mismo en una determinada franja horaria, siendo importantes las diferencias en función del sexo y la edad (Gráfico

2). Atendiendo a los tres grupos de actividades más comunes en ese colectivo –cuidados personales, hogar/familia y ocio–, podemos dividir las 24 horas del día en cinco franjas:

- Hasta las 9:30 de la mañana la actividad que ocupa a más de la mitad de la población mayor, ya sean hombres o mujeres, son los cuidados personales. Concretamente, duermen hasta las 8:50 y los más mayores prolongan tanto este como el resto de cuidados personales.
- La mañana es el periodo más heterogéneo, sobre todo en función del sexo. Entre las 10:10 y las 13:30 más de la mitad de las mujeres se ocupa de actividades relacionadas con el hogar, mientras que para los hombres la actividad más común es el ocio (más de la mitad lo practican en esa franja horaria). También la edad conlleva diferencias importantes durante la mañana, de modo que los mayores de menor edad concentran su actividad en tareas relacionadas con el hogar o la familia mientras que los más mayores se dedican mayoritariamente al ocio.
- Al mediodía, de 14:00 a 15:00, vuelven los cuidados personales, que durante una hora son mayoritarios para los hombres y durante media hora lo son para las mujeres.
- La tarde y las primeras horas de la noche vuelven a ser momentos de ocio para la mitad de la población mayor, aunque nuevamente más para los hombres que para las mujeres. Los hombres están mayoritariamente ociosos de 15:40 a 21:00 y de 21:30 hasta las 23:00; mientras que para las mujeres estos intervalos se reducen de 15:50 a 19:50 y de 22:00 a 23:00.
- A partir de este momento, y hasta el día siguiente, la actividad principal vuelven a ser los cuidados personales y, más en concreto, dormir.

GRÁFICO 2. RITMO HORARIO DE REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES. POBLACIÓN DE 65 AÑOS O MÁS. ESPAÑA, 2002-2003



1. La diferencia entre el voluntariado y la ayuda a otros hogares es que el primero se lleva a cabo para una organización o grupo social y el segundo se realiza para alguien en concreto, como puede ser otro hogar.

Una buena parte de las actividades mencionadas se realizan fuera de casa e implican por tanto desplazarse. Cuando esto ocurre, hasta un 17 por ciento de los mayores sale de casa para realizar ayudas a otros hogares, siendo las mujeres las que más ayudas prestan (véase Tabla A-1 del anexo). El tipo de ayuda más común es el cuidado de niños, mayoritariamente los nietos, que conviven con sus padres en otro hogar: un 11 por ciento suele realizar este tipo de ayuda y lo hace de forma intensiva. De media, la ayuda prestada por las mujeres mayores a otros hogares significa algo más de dos horas diarias, fines de semana incluidos. Otros tipos

de ayuda, aunque minoritarias, son preparar comidas, ir a la compra, cuidar adultos o colaborar en el mantenimiento de otros hogares. Menor es el número de mayores que dedican su tiempo al voluntariado, apenas un 7 por ciento en las cuatro semanas que precedieron a la entrevista¹. En este caso, las principales organizaciones a las que se presta ayuda son de carácter religioso, vecinal o de asistencia social.

Los mayores también participan en un buen número de actividades culturales, como viajes turísticos (alrededor de un 10 por ciento suele realizarlos), visitas a

monumentos histórico-artísticos, ir a cines, museos, conciertos, exposiciones, etc. Teniendo en cuenta el conjunto de actividades culturales, un 22 por ciento de los mayores ha realizado alguna en el mes previo a la entrevista. El porcentaje oscila entre un 30 por ciento para los de 65 a 69 años y un 8 por ciento para los que tienen más de 84 años, siendo los hombres más activos que las mujeres a cualquier edad.

Ahora bien, el tipo de actividad más común de las realizadas fuera de casa es ir a pasear sin un objetivo concreto. Dos de cada tres mayores afirma haber paseado alguna vez en el último mes, con una frecuencia nada despreciable: una media superior a cinco días por semana. Es decir, una parte importante de los mayores sale cada día un rato de paseo. A pesar de que otras actividades de tipo físico o deportivo son menos frecuentes, cabe destacar la gimnasia. La practican un 4,5 por ciento de los mayores –sobre todo mujeres– y con una frecuencia de unos dos días por semana. También la natación, practicada por un 2,1 por ciento de la población, unas tres veces por semana.

La vida social de los mayores también comporta, a menudo, desplazamientos. Así, las principales formas de relación –aparte de recibir visitas o de hablar por teléfono– es pasear acompañados. Más de la mitad de los mayores lo suelen hacer de forma relativamente frecuente –unos cuatro días por semana–, así como charlar con los amigos fuera del domicilio –un 30 por ciento mantiene ese tipo de relación día sí día no–, ir a cenar fuera de casa con amigos o familiares, ir de tapas al bar, jugar a cartas o asistir a hogares de jubilados. Hombres y mujeres mantienen diferencias importantes en el tipo de vida social. A modo de ejemplo, el bar y los hogares de jubilados presentan un perfil claramente masculino.

Como se ha comentado, la edad es una de las variables que mayores diferencias genera en cuanto al tipo y al número de actividades que los mayores realizan (véase Tabla A-2 del anexo). El estado de salud actúa generalmente como una variable mediadora en esa relación: a mayor edad, peor salud y, por consiguiente, menos actividad potencial. Otra variable que influye es el sexo, de modo que son los hombres los que, a cualquier edad, realizan un mayor número de actividades culturales y deportivas, mientras que son las mujeres las que mayormente realizan actividades relacionadas con la ayuda

a otros hogares. También el nivel de estudios mantiene una relación muy evidente con todo tipo de actividad: a mayor instrucción existe un mayor grado de ayuda a otros hogares, una mayor implicación en actividades de voluntariado, una mayor realización de actividades deportivas y, sobre todo, un mayor número de actividades culturales. Lo que nos indican esas pautas es que, sin duda, en el futuro se incrementarán las actividades de los mayores, ya que en los próximos decenios el nivel de instrucción aumentará de forma muy significativa conforme lleguen a esas edades generaciones más instruidas. En la actualidad solamente el 5 por ciento de los mayores posee estudios universitarios y esos mayores triplican el número de actividades culturales de los mayores con estudios primarios.

Las diferencias territoriales, en cambio, son por lo general poco relevantes. Solo la residencia en una capital provincial conlleva una mayor participación en actividades de tipo cultural, mientras que en el resto de hábitats las diferencias son poco significativas, algo que también sucede si se comparan las pautas de actividad entre los residentes en las distintas comunidades autónomas.

1.2. Desplazamientos: a dónde y cómo

Cabe tener en cuenta que la información anterior solamente es una primera aproximación a los desplazamientos. Así, cuando se destaca que la población mayor dedica 38 minutos diarios a los mismos se trata de desplazamientos que tienen un motivo concreto, excluyendo, por ejemplo, los que se realizan por el mero hecho de pasear. Puesto que interesa analizar los desplazamientos en su sentido más amplio, se ha realizado un análisis basado en una encuesta de movilidad cotidiana diseñada específicamente para tal fin en Cataluña. Creemos que, en términos generales, sus resultados son extrapolables al conjunto de España.

A pesar de que las personas mayores realizan a lo largo del día menos desplazamientos que el resto de la población, estos son significativos. Así, mientras el conjunto de la población mayor de 3 años realiza una media de 3,4 desplazamientos los días laborables y 2,4 los fines de semana, los mayores realizan, respectivamente, 2,5 y 1,8 de media. Los motivos fundamentales son las compras cotidianas y el paseo así como, en menor medida, las visitas a familiares o amigos y acti-

TABLA 3. PORCENTAJE DE DESPLAZAMIENTOS SEGÚN MOTIVO, EN FUNCIÓN DEL TIPO DE DÍA Y DEL SEXO. POBLACIÓN DE 65 AÑOS O MÁS, CATALUÑA

	TOTAL	TIPO DE DÍA		SEXO	
		Laborable	Festivo	Hombres	Mujeres
Motivos laborales o de estudios	1,3	1,6	0,4	1,5	1,2
Compras	14,2	15,2	10,8	10,5	17,6
Compras cotidianas	12,8	13,6	9,7	9,3	15,9
Compras ocasionales	1,5	1,6	1,1	1,2	1,7
Ocio, diversión, paseo	19,2	17,9	23,6	23,9	14,8
Ocio, diversión, cultura	6,8	5,9	9,6	7,7	5,9
Paseo	12,4	12,0	14,0	16,2	9,0
Gestiones personales, visitas	15,0	16,2	10,9	13,5	16,5
Gestiones personales	3,7	4,0	2,5	4,0	3,4
Médico, hospital	3,2	4,0	0,4	2,3	4,0
Visita a amigos o familiares	5,5	5,0	7,2	4,4	6,6
Acompañar a otras personas	2,6	3,2	0,8	2,8	2,5
Otros motivos	2,6	1,7	5,8	2,8	2,4
Regresos al hogar	47,6	47,4	48,6	47,8	47,5

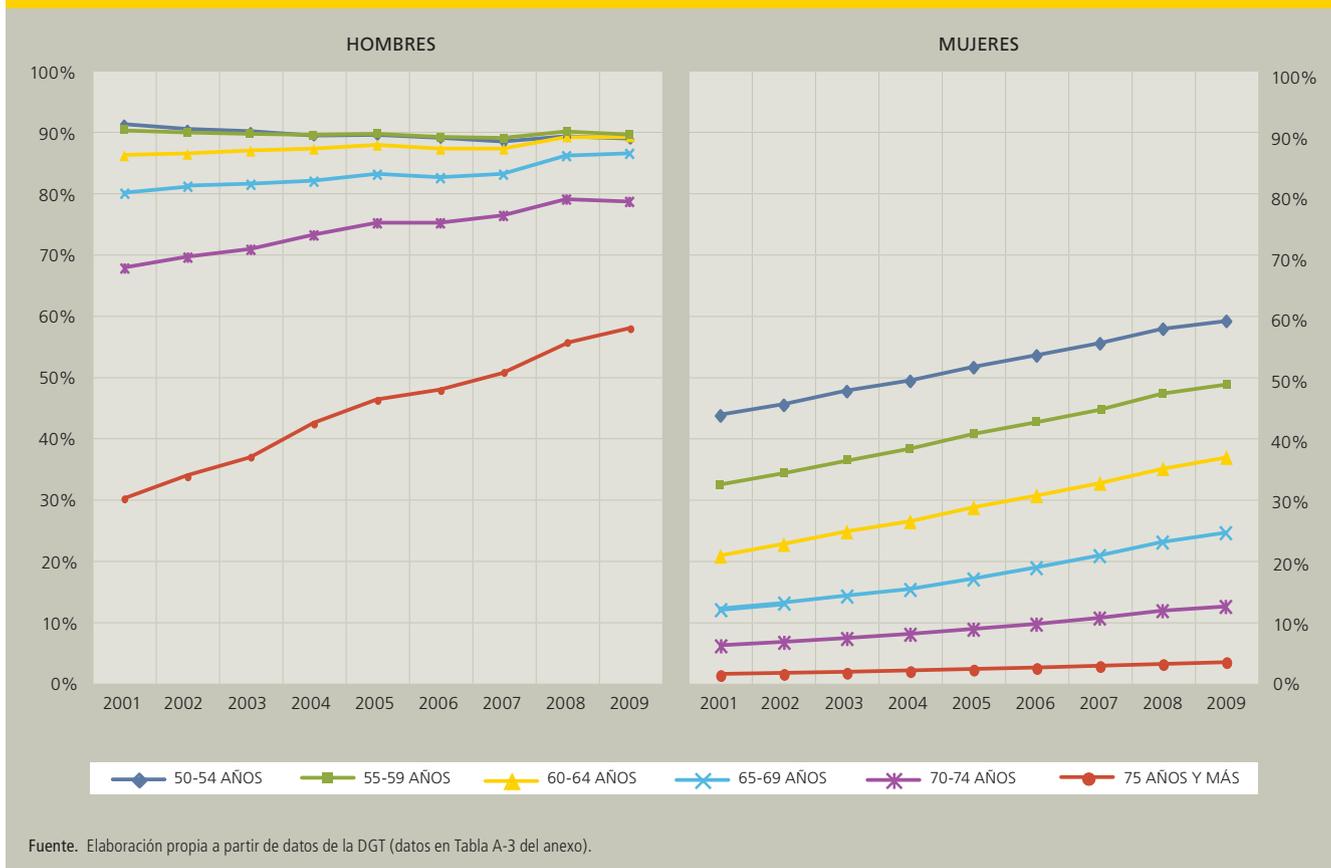
Fuente. Elaboración propia a partir de microdatos de la EMQ 2006.

vidades de ocio en general (Tabla 3). En ese sentido, las diferencias en función de la edad no son muy relevantes, si exceptuamos que los más mayores apenas se desplazan para acompañar a otras personas. Por el contrario, el sexo sí que implica diferencias importantes, observándose un fuerte componente de género. Tal y como destacábamos en el uso del tiempo, los trayectos por motivos de compras son más frecuentes entre las mujeres mientras que por motivo de ocio son más comunes entre los varones.

Para realizar esos desplazamientos los mayores recurren a diversos modos y medios de transporte. El desplazamiento a pie sigue siendo, en términos generales, el modo más común. Un 75 por ciento de los mayores de 64 años afirma desplazarse a menudo andando, mientras que solamente un 10 por ciento afirma no hacerlo nunca o casi nunca.

Entre los medios mecánicos, el vehículo privado es el más usado, sobre todo por los hombres. A finales de 2009 había en España unos 25,7 millones de potenciales conductores, de los cuales prácticamente un 60 por ciento eran hombres. En la franja de edad de 65 y más años, alrededor de 2,9 millones de personas tenían algún permiso de conducir, con una clara desproporción en función del sexo, ya que solo un 16,6

por ciento eran mujeres. ¿Qué puede preverse de cara al futuro? Observando a los hombres cabe destacar que en las edades con una mayor proporción de permisos de conducir –entre los 40 y los 59 años– hasta un 90 por ciento dispone de permiso. Haciendo un pequeño ejercicio prospectivo de tipo generacional se puede deducir que esa proporción desciende unos 3 puntos porcentuales a la edad 65-69, y unos 7 puntos más a la edad 70-74, de modo que próximamente la proporción de permisos de conducir entre los hombres será de un 85 por ciento a los 65-69 años y de un 78 por ciento a los 70-74 años (Gráfico 3). Más complejo resulta predecir qué sucederá con la población mayor de 75 años o con las mujeres ya que la proporción de permisos es significativamente inferior y, por consiguiente, existe un margen más amplio de aumento. En este sentido, en 2009, el grupo de edad donde mayor es la proporción de mujeres con permiso de conducir es entre los 30 y los 39 años (aproximadamente un 75 por ciento). Por el contrario, tan solo un 25 por ciento de las mujeres de 65 a 69 años dispone de permiso y un 12 por ciento de las de 70 a 74 años. De esos datos se deduce que el número de potenciales conductores mayores de 64 años tenderá, a corto y medio plazo, a incrementarse considerablemente, continuando la tendencia observada en los últimos años. Dicha tendencia indica que las personas mayores

GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN DEL CENSO DE CONDUCTORES (PERMISOS + LICENCIAS) EN PORCENTAJE. ESPAÑA, 2001-2009

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 por ciento en 2001 a una del 36 por ciento en 2009.

Aparte de los permisos, la disponibilidad de vehículo propio también condiciona las posibilidades de conducir. En Cataluña se constata que entre los mayores de 64 años un 20 por ciento de aquellos que disponen de permiso de conducir no disponen de vehículo propio. Además, el tamaño del municipio de residencia es un elemento diferenciador, siendo los municipios más poblados aquellos donde menor es la disponibilidad de vehículo propio. Este hecho está en parte relacionado con la posibilidad de acceso a otros medios de transporte.

Pero el número de permisos y las posibilidades de conducción solamente son indicadores indirectos de

los conductores activos. Así, en Cataluña, según datos de la Encuesta de Movilidad Cotidiana de 2006, un 16,5 de los mayores declaran desplazarse a menudo en coche como conductores². Una proporción significativamente más elevada entre los hombres que entre las mujeres, pues solo un 4,7 por ciento de las mujeres mayores declaran desplazarse a menudo en coche como conductoras. Además, ese porcentaje se reduce con la edad, ya que entre los mayores de 85 años solo un 3,1 por ciento utiliza a menudo el automóvil (véase Tabla A-4 del anexo).

Este 16,5 por ciento de uso convierte el coche en el modo de desplazamiento mecánico más utilizado por parte de los mayores de 64 años residentes en Cataluña. Por otro lado, los modos de desplazamiento público más comunes son el autobús urbano y el metro, siendo las diferencias territoriales muy importantes, ya que solamente las ciudades más grandes disponen de metro y las medianas de autobús urbano. En Barcelona,

2. Además, otro 11,4 por ciento declara que utiliza el automóvil de forma esporádica.

tal y como probablemente suceda en ciudades con una importante red de transporte público, hasta un 36 por ciento afirma usar el autobús urbano muy a menudo, y un 27 por ciento declara lo mismo para el metro. El taxi es otro de los modos más comunes y el uso del coche privado se reduce con respecto a los municipios más pequeños (Tabla 4).

La falta de una red de transporte público que pueda satisfacer las necesidades en los municipios más pequeños (menos de 10.000 habitantes) hace que el coche cobre importancia en los mismos: uno de cada cuatro mayores lo utiliza a menudo, muy por encima del uso registrado para cualquiera de los otros modos mecánicos. Algo parecido se observa en los municipios medianos y en los más grandes que no se encuentran en la conurbación de una gran ciudad como Barcelona. A partir de esos datos se puede deducir que en el resto de España, con una estructura menos urbana, la prevalencia del uso del vehículo privado debería ser aún mayor.

TABLA 4. PORCENTAJE DE PERSONAS QUE UTILIZA LOS MODOS DE TRANSPORTE "MUY A MENUDO" EN FUNCIÓN DEL TAMAÑO DEL MUNICIPIO DE RESIDENCIA. POBLACIÓN DE 65 AÑOS O MÁS, CATALUÑA

	Cataluña	< de 10.000 habitantes	10.000-50.000 habitantes	> de 50.000 habitantes	Barcelona
Modos no mecánicos					
A pie	75,3	70,0	75,6	77,3	76,9
En bicicleta	1,7	2,8	2,8	1,3	0,6
Modos públicos					
Autobús urbano	16,0	2,4	5,0	14,0	36,2
Metro	10,8	1,8	2,6	7,2	27,2
Renfe Cercanías	3,5	2,6	4,8	2,8	3,8
Autobús interurbano	3,4	3,0	3,4	4,4	2,8
FGC	3,3	1,1	1,7	3,3	6,0
Taxi	3,2	1,1	1,9	2,5	6,5
Tranvía	1,0	0,3	1,1	1,0	1,3
Tren de larga distancia	0,7	0,6	0,7	0,6	0,8
Modos privados					
Coche como conductor	16,5	24,3	20,4	15,0	9,5
Moto como conductor	0,6	1,1	0,7	0,5	0,4

Fuente. Elaboración propia a partir de microdatos de la EMQ 2006.

2. Mayores y limitación funcional

1 de cada 3 mayores tiene alguna limitación para realizar actividades de la vida diaria, frecuentemente relacionadas con la movilidad. 2 de cada 3 de estas personas son mujeres.

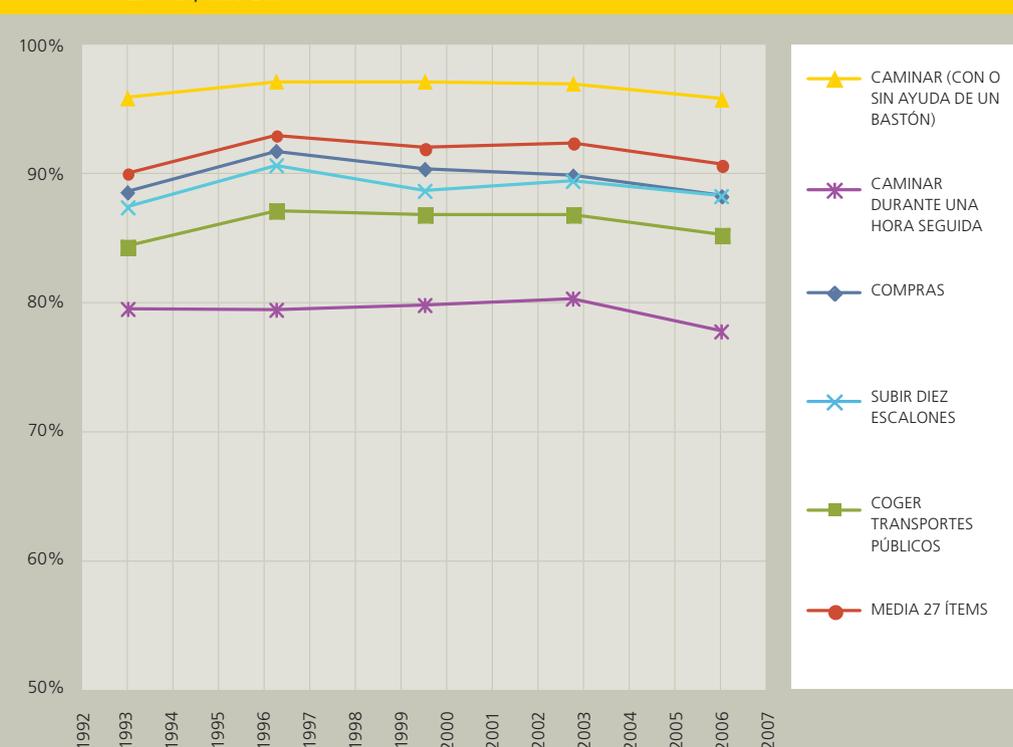
2.1. Autonomía para el desarrollo de actividades fuera del hogar

Entre 1997 y 2006, los datos de la *Encuesta Nacional de Salud de España* (ENSE) para población que reside en viviendas muestran que ha aumentado muy ligeramente, del 3 al 5 por ciento, el porcentaje de personas mayores que declaran incapacidad total para realizar alguna de las 27 actividades de la vida diaria por las que fueron preguntadas³. Son determinadas actividades realizadas en el ámbito doméstico las principales causantes de ese incremento, mientras que las actividades potencialmente realizadas en el sistema de movilidad registraron una tendencia de estabilidad muy notable. Dicha estabilidad se ha de valorar especialmente si se

tiene en cuenta que durante esos años se ha producido un proceso de sobre-envejecimiento en el colectivo de los mayores, es decir, un aumento del peso relativo de la población más anciana.

Cabe suponer, no obstante, que la limitación severa o incapacidad total afecta menos al sistema de movilidad al tratarse de personas cuya actividad fuera de casa sería muy reducida. En este sentido, resulta más interesante observar el colectivo de mayores que declara poder realizar esas actividades de forma autónoma (Gráfico 4). En los últimos años, el porcentaje de mayores que declaran poder realizar las actividades cotidianas sin ninguna ayuda se ha mantenido en unos niveles altos, en torno al 90 por ciento para el conjunto

GRÁFICO 4. PORCENTAJE DE MAYORES CAPACES DE REALIZAR SIN AYUDA ACTIVIDADES DE LA VIDA DIARIA. ESPAÑA, 1993-2006



3. En el anexo B se enumeran las 27 actividades sobre las que pregunta la ENSE.

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

de actividades y por encima del 95 por ciento para la actividad básica de caminar que, como se ha constatado en el apartado anterior, es muy importante en los desplazamientos y en los modos de relacionarse de los mayores. No obstante, el porcentaje de mayores autónomos se reduce en torno al 85 por ciento si se considera la capacitación para el uso del transporte público y alrededor del 80 por ciento para caminar de una forma continuada.

El análisis por sexo y edad muestra algunas diferencias significativas en el seno de las personas mayores (Gráfico 5). Hasta el umbral de los 75 años más del 95 por ciento de los hombres declara poder realizar actividades de la vida diaria fuera del hogar sin ningún tipo de ayuda, siendo también elevada la autonomía para caminar durante una hora seguida, en torno al 90 por ciento. Por su parte, las mujeres presentan unos porcentajes sistemáticamente inferiores a los masculinos, especialmente en aquellas actividades más físicas. A partir de los 75 años las tendencias más recientes son de un ligero deterioro de la funcionalidad, al tiempo que se acentúan las diferencias en los niveles de funcionalidad entre sexos. Ellas, con una esperanza de vida mayor, declaran un deterioro más temprano y sobre todo más intenso a partir de los 75 años de sus capacidades funcionales, particularmente de las relacionadas con la movilidad física. Además, en ese tramo de edad las diferencias llegan a ser muy sensibles para ítems concretos como el referido al uso del transporte público, ya que en el año 2006 un 85 por ciento de los hombres eran autónomos para desarrollar esa actividad por un 65 por ciento de las mujeres.

Por tanto, las mujeres aparecen como un colectivo especialmente sensible al deterioro de la capacidad en el desempeño de actividades cotidianas fuera de casa. Su grado de autonomía es inferior al de los hombres y el deterioro de la funcionalidad es más pronunciado con la edad.

En el próximo apartado, y utilizando la información de la *Encuesta de Discapacidad, Autonomía personal y situaciones de Dependencia* del año 2008, se profundiza en aspectos relacionados con la movilidad en el exterior del hogar de aquellos mayores que padecen algún tipo de dificultad para dicha actividad.

2.2. Mayores con limitaciones de movilidad

Son 2,2 millones de personas mayores (1 de cada 3) las que en España afirman tener alguna discapacidad o limitación para el desarrollo de actividades de la vida diaria. La discapacidad presenta una clara desigualdad en función del sexo, ya que 2 de cada 3 de esos mayores son mujeres. En la explicación de esa desigualdad por sexo se combinan dos elementos: por un lado, un mayor sobrevejecimiento de la población femenina; por otro, una mayor prevalencia de la discapacidad en las mujeres a partir de las edades adultas maduras. En las edades más avanzadas, a partir de los 85 años, la tasa de discapacidad llega a alcanzar niveles del 549 por mil en los hombres y del 669 por mil en las mujeres.

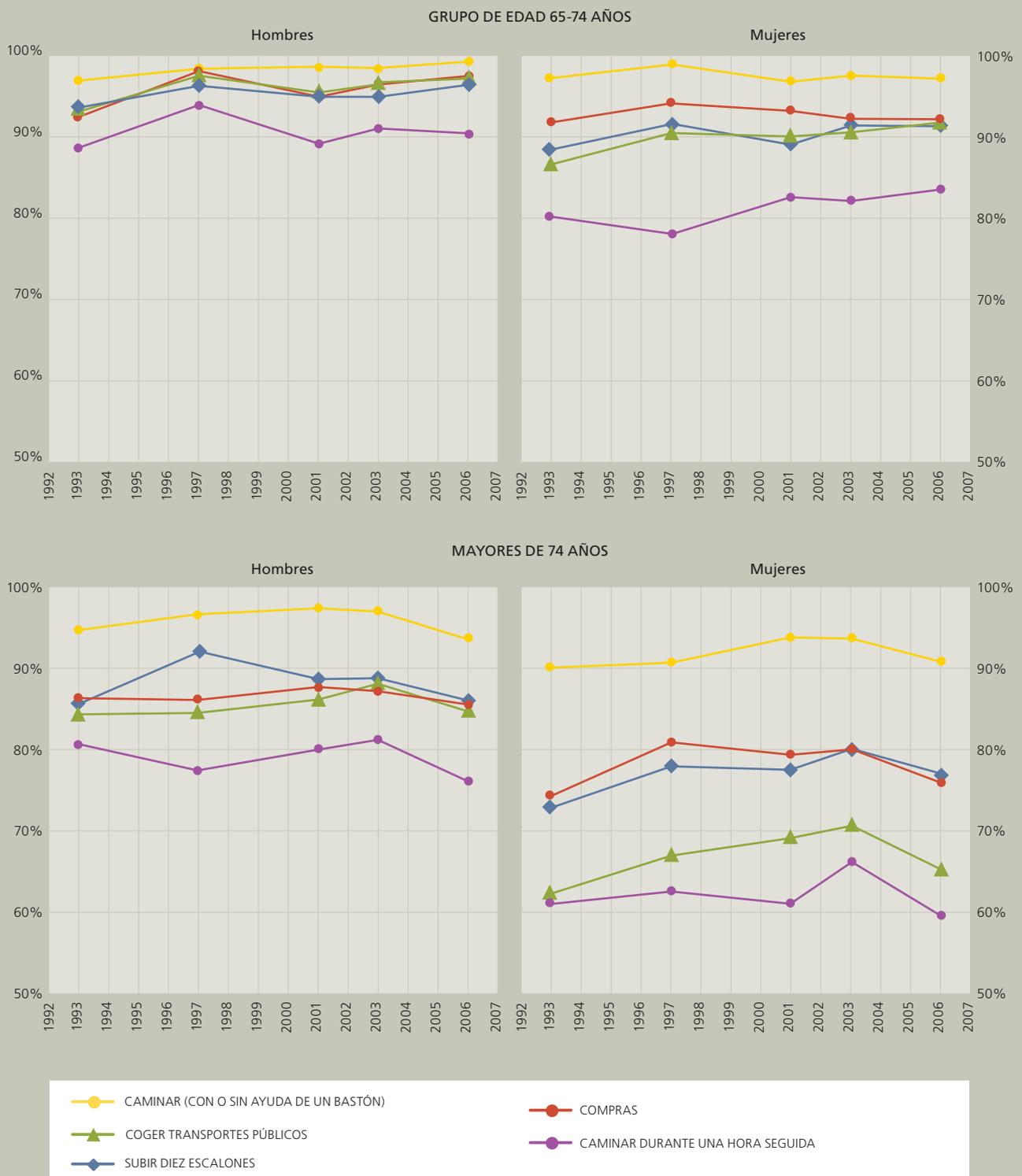
Las discapacidades más frecuentes entre la población mayor española son las relacionadas con la movilidad, que afectan a algo más de 1,6 millones de personas, seguidas por las de la vida doméstica y el autocuidado personal. El grupo de movilidad incluye desde las limitaciones más elementales de orden corporal, como mantenerse erguido o cambiar de posición sin ayuda, a las relacionadas con la movilidad dentro y fuera del hogar. Por sus implicaciones sobre otros ámbitos básicos de la vida, como la adquisición de bienes, las interrelaciones personales o la participación social, destacan aquellas limitaciones que dificultan los desplazamientos por la calle y las que inciden sobre el uso del transporte como pasajeros sin ayudas o asistencia personal⁴.

a) Mayores con dificultades para desplazarse por la calle andando

Las dificultades para desplazarse por la calle sin ayuda o asistencia personal afectan a algo más de 1,2 millones de mayores en España, con una distribución según el grado de severidad del 25 por ciento para la dificultad moderada, del 39 por ciento para la severa y del 36 por ciento para la incapacidad total. La prevalencia de esa limitación presenta un crecimiento exponencial con la edad y una mayor incidencia en todas las franjas de edad en las mujeres, alcanzándose tasas para la población de 85 y más años ligeramente superiores al 300 por mil en los hombres y al 500 por mil en las mujeres.

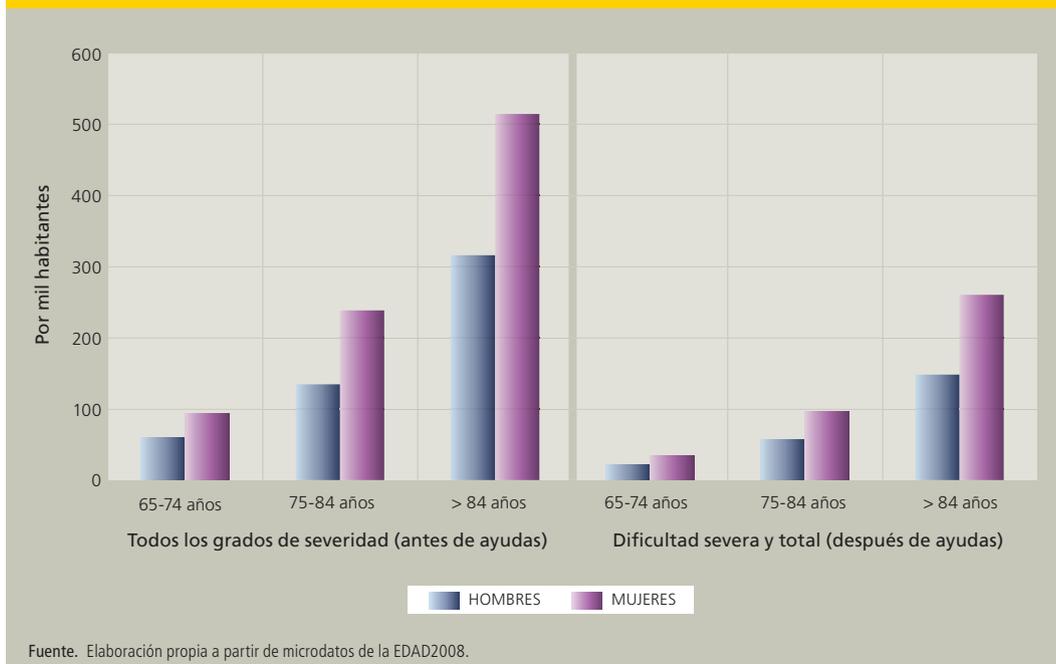
4. Otro ítem relacionado con la movilidad exterior que incluye la encuesta EDAD2008 se refiere a las dificultades para la conducción de vehículos de motor sin y con adaptaciones. Esa pregunta no se ha analizado ya que en el cuestionario se introduce un límite de edad en 74 años y, además, el número de casos para el grupo de 65 a 74 años es poco significativo, especialmente en las mujeres, lo que afecta a la representatividad de los resultados que se obtienen.

GRÁFICO 5. PORCENTAJE DE MAYORES QUE DECLARA REALIZAR LAS ACTIVIDADES SIN AYUDA



Fuente. Elaboración a partir de Microdatos de la ENSE (1993, 1997, 2001, 2003 y 2006).

GRÁFICO 6. PREVALENCIA DE LA DISCAPACIDAD PARA TRANSITAR POR LA CALLE, ACCEDER A EDIFICIOS... SEGÚN SEVERIDAD ANTES Y DESPUÉS DE RECIBIR AYUDAS



Sin embargo, las ayudas técnicas y/o la asistencia personal⁵, a las cuales recurren 4 de cada 5 mayores, moderan tanto la incidencia como la severidad de esa limitación y permiten, por tanto, valorar con mayor precisión aquellas situaciones personales más restrictivas en relación con la capacidad de transitar por la calle o acceder a edificios. Los mayores que continúan manifestando una dificultad severa o invalidante para realizar esas actividades, incluso después de recibir ayudas, superan el medio millón. En términos de prevalencia destacan las restricciones que se dan entre los más mayores, con tasas del 150 por mil en los hombres y del 260 por mil en las mujeres. Es decir, en España 2 de cada 10 personas de 85 años y más años presenta dificultades severas o totales para desplazarse por la calle, incluso recibiendo ayudas técnicas y/o personales (Gráfico 6).

Poder realizar la actividad no equivale a que esta esté exenta de obstáculos que la dificultan y que, en algunos casos, pueden llegar a representar un elemento disuasorio para su realización. Para analizar esos problemas se han seleccionado dos colectivos de personas mayores: el primero incluye al conjunto de personas discapacitadas sea cual sea su limitación; el segundo se refiere a aquellas que manifiestan alguna dificultad

para desplazarse por la calle. En ambos colectivos se considera la situación inicial, es decir previa a recibir ayudas técnicas o asistencia personal.

En relación al total de personas mayores discapacitadas, y en función de los ítems sobre los que indaga la encuesta, los principales problemas derivan de una inadecuación del entorno a las necesidades de dichas personas, ya que 1 de cada 2 mencionan aspectos como subir/bajar de la acera, cruzar la calle o sortear obstáculos, mientras que el ítem relacionado con la identificación de calles, cruces y señales es mencionado por 1 de cada 3. La percepción de esos problemas es significativamente mayor en las mujeres, ya que los porcentajes son entre 10 y 15 puntos superiores a los que declaran los hombres. El caso más significativo se da entre las mujeres de más edad, ya que 7 de cada 10 manifiestan problemas con las aceras, para cruzar la calle o superar obstáculos, y más de la mitad para identificar el entorno vial. Obviamente, si el análisis se restringe al colectivo de aquellos mayores que declaran alguna dificultad para desplazarse por la calle la incidencia de los problemas se agudiza. Por ejemplo, cruzar la calle es mencionado por más del 60 por ciento de los que tienen entre 65 y 74 años en ambos sexos, y por el 75 por ciento de los hombres

5. En el anexo D se explican los conceptos de ayuda técnica y asistencia personal utilizados en la EDAD2008.

y el 84 por ciento de las mujeres de 85 años y más años (Gráfico 7).

b) Mayores con dificultades para el uso de transportes como pasajeros en sus desplazamientos locales

Estas dificultades afectan a unos 320.000 hombres mayores de 65 años y a unas 850.000 mujeres, equivalente a unas tasas del 100 y del 200 por mil, respectivamente. La mayor prevalencia en las mujeres se da en todos los segmentos de edad de la población mayor, siendo especialmente relevante en las edades más avanzadas al alcanzarse tasas próximas al 500 por mil entre la población femenina mayor de 85 años. Además, la severidad de la limitación también es mayor entre las mujeres y se acentúa con la edad, ya que el 57 por ciento de las mujeres de 85 y más años con limitaciones para el uso del transporte manifiestan que su limitación es severa o total antes de recibir algún tipo de ayudas, mientras que ese porcentaje para los hombres es del 53 por ciento (Gráfico 8).

El recurso a ayudas técnicas y/o la asistencia personal para el uso de los transportes es mencionado por 7

de cada 10 mayores sin que se observen diferencias significativas en función del grupo de edad o del sexo. A pesar de esas ayudas, en torno a 91 mil hombres y 232 mil mujeres mayores de 65 años manifestaron en 2008 padecer una dificultad severa para realizar esa actividad, y 67 mil hombres y 200 mil mujeres una incapacidad total. Por lo tanto, las situaciones más restrictivas en relación con el uso del transporte como pasajeros afectan en España a casi 2 de cada 10 hombres mayores de 85 años y a 3 de cada 10 mujeres de esa misma edad.

Pasando a analizar el medio de transporte usado por los mayores discapacitados para sus desplazamientos locales, se detectan diferencias según la limitación padecida y su grado de severidad (Tabla 5). Si se considera el conjunto de la población mayor que padece alguna limitación, con independencia de su tipo y severidad, la mitad utiliza como uno de los medios habituales de desplazamiento los vehículos particulares no adaptados, siendo también significativa la proporción de los que recurren al transporte público (autobús, metro, trenes de cercanías...). A medida que se van deteriorando las condiciones de salud un mayor porcentaje de personas utiliza los vehículos particulares al tiempo que

GRÁFICO 7. PROBLEMAS PERCIBIDOS PARA DESPLAZARSE POR LA CALLE POR LOS MAYORES CON DIFICULTAD PARA REALIZAR ESA ACTIVIDAD



GRÁFICO 8. PREVALENCIA DE LA DISCAPACIDAD PARA EL USO DE TRANSPORTE SEGÚN SEVERIDAD ANTES Y DESPUÉS DE RECIBIR AYUDAS

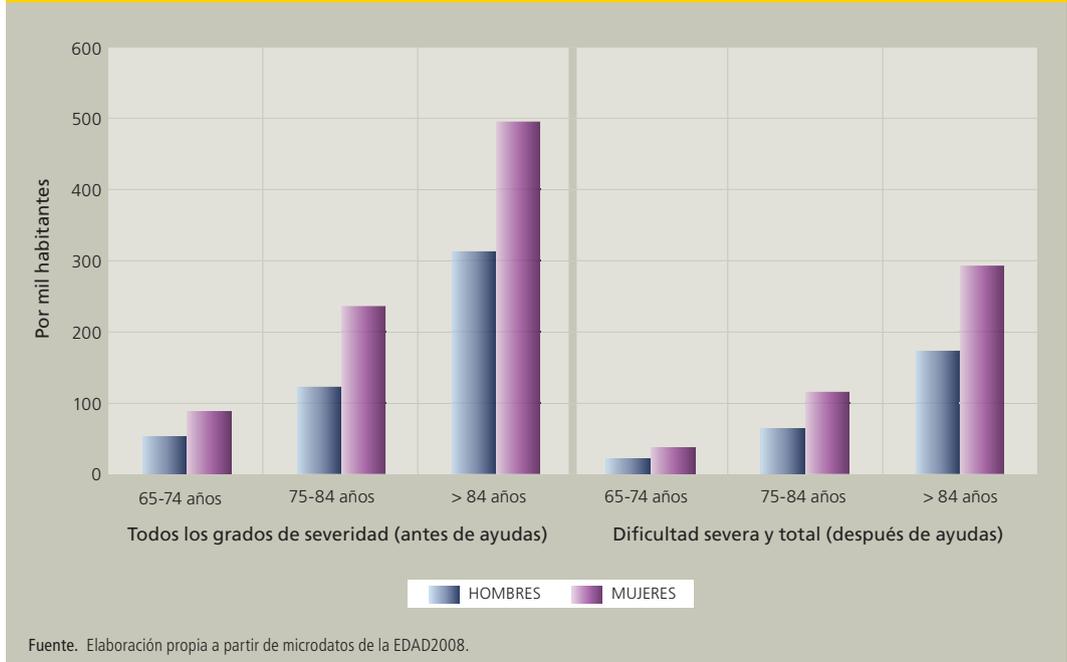


TABLA 5. PORCENTAJE DE PERSONAS QUE DECLARAN UTILIZAR ESE MEDIO DE TRANSPORTE PARA SUS DESPLAZAMIENTOS URBANOS O LOCALES SEGÚN SEXO Y GRUPO DE EDAD

	Hombres			Mujeres		
	65-74 años	75-84 años	+ 85 años	65-74 años	75-84 años	+ 85 años
Población con cualquier tipo de limitación						
Vehículo propio adaptado	5	3	3	3	3	3
Vehículo particular no adaptado	50	48	51	51	54	57
Transporte público	44	38	27	45	33	19
Transporte especial	8	11	17	7	11	18
Otros	3	5	3	2	3	2
Población con limitaciones para el uso del transporte como pasajero						
Vehículo propio adaptado	6	4	2	5	3	3
Vehículo particular no adaptado	50	50	55	56	58	57
Transporte público	38	27	22	36	27	17
Transporte especial	19	20	26	13	16	22
Otros	2	5	3	2	3	2

Nota. Los porcentajes no suman 100 al tratarse de categorías no excluyentes; es decir, un individuo puede declarar que utiliza más de un medio de transporte.
Fuente. Elaboración propia a partir de microdatos de la EDAD2008.

disminuye el uso de los transportes públicos. Es decir, con la edad se produce una constricción del espacio vital de las personas, una progresiva pérdida de su autonomía personal en relación con la movilidad, y una creciente necesidad de recurrir al entorno familiar. Ese descenso de los desplazamientos locales en trans-

porte público se da en ambos sexos pero reviste más intensidad en las mujeres, al pasar de un porcentaje de uso del 45 por ciento en el grupo de 65 a 74 años a uno del 19 por ciento entre las mayores de 85 años. En contrapartida, aumenta la necesidad de recurrir a medios de transporte especiales (ambulancias, micro-

buses...), con porcentajes de uso de alrededor del 18 por ciento en ambos sexos entre los mayores de 85 años, al tratarse de desplazamientos a residencias de día, a centros socioasistenciales y a hospitales.

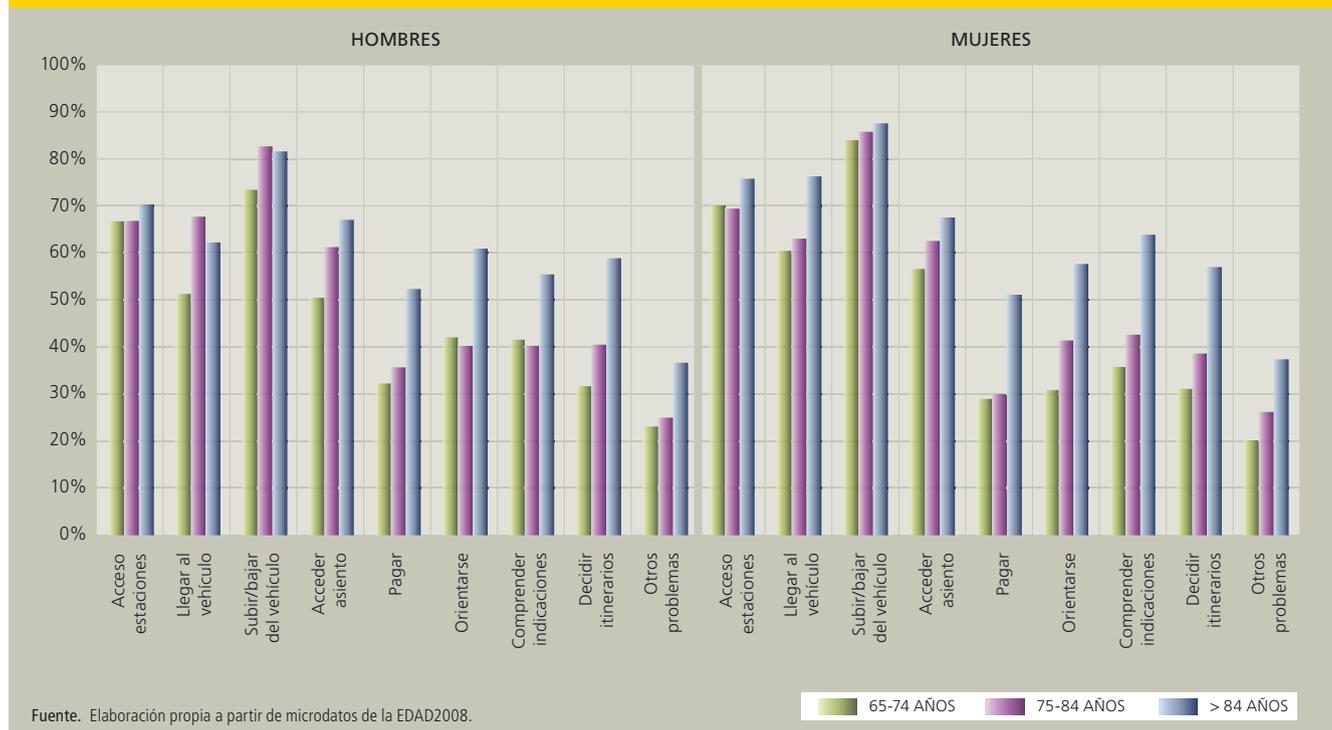
La pérdida de autonomía con la edad es mayor para el colectivo de discapacitados que declaran alguna limitación para el uso del transporte como pasajero. Para ese colectivo el uso de los servicios de transporte público es menor que para el conjunto de la población mayor que padece alguna discapacidad, del orden de 7 puntos porcentuales menos, mientras que es mayor el porcentaje de los que utilizan transportes privados y/o especiales. Entre los medios que usan, el vehículo propio adaptado es mencionado por el 4 por ciento, el privado no adaptado por el 56 por ciento, el transporte público por el 27 por ciento, el especial por el 18 por ciento y otros medios por el 3 por ciento. Es decir, el vehículo privado es utilizado por el 60 por ciento de los mayores como uno de sus medios para los desplazamientos locales.

El recurso al uso del vehículo privado no adaptado es el medio de transporte más común, pero su uso

entraña una serie de dificultades. Un 68 por ciento de esos mayores manifiesta problemas para acceder al vehículo privado y, más específicamente, un 82 por ciento para subir o bajar de él. Esas dificultades se acrecientan con la edad y tienen una mayor incidencia entre las mujeres. Así, y tomando como referencia el grupo de 75 a 84 años, el 62 por ciento de los hombres declara problemas para acceder al vehículo privado y el 76 por ciento para subir o bajar, mientras que dichos porcentajes aumentan hasta el 67 y el 84 por ciento, respectivamente, en el caso de las mujeres.

Aquellos mayores que también utilizan el transporte público se enfrentan a una serie de condicionantes que dificultan en menor o mayor medida su movilidad y que muestran el camino que aún queda por recorrer para adecuar los medios y las infraestructuras de transporte a las necesidades específicas de estos usuarios. Los problemas percibidos más comunes tienen que ver con el acceso tanto a las instalaciones como a los vehículos en sí (Gráfico 9). Sus limitaciones físicas, si bien no les impiden el uso del transporte público, provocan que un 84 por ciento manifieste problemas para subir o bajar del vehículo; un 70 por ciento para

GRÁFICO 9. PROBLEMAS PERCIBIDOS PARA EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR PARTE DE USUARIOS CON ALGUNA LIMITACIÓN PARA SU USO



acceder a las instalaciones; un 64 por ciento para llegar al vehículo, y un 60 por ciento 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 por ciento), para pagar (35 por ciento) o para decidir itinerarios (27 por ciento). El patrón por sexo y edad revela una ligera tendencia a una mayor incidencia de las dificultades en las mujeres y a un significativo aumento de los problemas cognitivos y de comprensión del entorno con la edad.

Los mayores no declaran sentirse especialmente discriminados a pesar de estos problemas. Los datos de la encuesta muestran que la discriminación percibida por los mayores discapacitados usuarios del transporte público es relativamente baja, ya que solo el 2,5 por ciento se sintió discriminado debido a sus limitaciones alguna vez en los 12 meses previos a la entrevista. Cabe destacar que la percepción de discriminación se reduce con la edad, posiblemente como consecuencia también de una reducción de sus expectativas, ya que en el grupo de 6 a 39 años ese porcentaje ronda el 14 por ciento y en el de 40 a 64 años el 8 por ciento.

3. Accidentalidad y seguridad vial

La mitad de peatones fallecidos en las ciudades entre 2004 y 2008 tenía más de 65 años.

En España las actividades cotidianas que los individuos mayores realizan en el sistema de movilidad concentran una parte importante de la accidentalidad total, tanto no fatal como fatal. En torno al 40 por ciento de los accidentes no fatales sufridos por los mayores entre 1987 y 2006 ocurrieron en la vía pública según la Encuesta Nacional de Salud. En concreto, en el año 2006 se registraron por la ENSE alrededor de 760 mil accidentes entre los mayores de los que algo más de 300 mil ocurrieron en la vía pública. La incidencia de esa accidentalidad por edad fue uniforme en ámbitos residenciales rurales e intermedios, pero claramente más elevada para las personas mayores en el ámbito urbano, es decir, en los municipios de más de 50.000 habitantes. En esa accidentalidad fuera de casa tiene un papel muy importante la relacionada con el tráfico, que afecta de manera desigual a las personas mayores en función de su papel como ocupantes de vehículos o como peatones.

3.1. Accidentalidad de tráfico en los mayores: tendencias y tipologías

En el año 2009 fallecieron en las carreteras y en las calles de España 501 personas mayores de 64 años y 1.669 resultaron heridas de gravedad. En el año 2000 esas cifras fueron de 843 y 2.651 respectivamente, lo que supone que en la última década el número de personas mayores muertas en accidente

de tráfico se ha reducido un 40 por ciento y los heridos graves un 37 por ciento.

La tipología de los accidentes de tráfico de los mayores españoles responde a tres características principales:

1. La accidentalidad se concentra cada vez más en los hombres que en las mujeres. Se observan diferencias muy notables en cuanto a la accidentalidad de los mayores según sean hombres o mujeres. Así, en el año 2000 cerca del 60 por ciento de los mayores muertos en accidente de tráfico en España eran hombres y esa proporción había aumentado hasta el 65 por ciento en el año 2009, lo que indica que la reducción observada en el número de varones mayores muertos fue menos intensa que la que registraron los mayores de ese mismo tramo de edad. En cambio, la reducción observada en heridos graves entre 2000-2009 es parecida en ambos casos (Tabla 6).

2. La accidentalidad se concentra cada vez más en el segmento de mayores de 74 años. Hay que destacar también que la evolución de la accidentalidad de los mayores en los últimos años ha sido muy distinta según los tramos de edad que se consideren. Así, entre 2000 y 2009 se ha reducido de forma muy marcada la accidentalidad de los mayores comprendidos entre los 65 y 74 años, que ha caído cerca de un 60 por ciento tanto por lo que se refiere a número de muertos como

TABLA 6. LESIVIDAD DE LA GENTE MAYOR SEGÚN SEXO. TOTAL

	Hombres		Mujeres		Total	
	Muertos	Heridos graves	Muertos	Heridos graves	Muertos	Heridos graves
2000	526	1.527	317	1.124	843	2.651
2005	471	1.216	242	939	713	2.155
2009	327	970	173	696	501	1.669

Fuente. DGT.

TABLA 7. LESIVIDAD DE LA GENTE MAYOR. TOTAL

	65-69 años		70-74 años		> 74 años	
	Muertos	Heridos graves	Muertos	Heridos graves	Muertos	Heridos graves
2000	251	850	237	755	355	1.046
2005	188	568	192	621	333	966
2009	115	409	114	397	271	860

Fuente. DGT.

TABLA 8. LESIVIDAD DE LA GENTE MAYOR SEGÚN ZONA. TOTAL

	Carretera		Zona urbana		Total		
	Muertos	Heridos graves	Muertos	Heridos graves	Muertos	Heridos graves	Total
2000	607	1.542	236	1.109	843	2.651	3.494
2005	517	1.253	196	902	713	2.155	2.868
2009	335	901	166	768	501	1.669	2.170

Fuente. DGT.

de heridos graves. En cambio, el colectivo de mayores de más de 64 años ha presentado reducciones más moderadas, de apenas el 25 por ciento en el caso de los muertos y del 18 por ciento en el caso de los heridos graves. La lesividad en los accidentes de tráfico de la gente mayor en España ha tendido así a trasladarse hacia las personas de mayor edad de este colectivo (Tabla 7).

3. El peso de la accidentalidad en ciudad tiende a aumentar. Si bien en 2009 los mayores muertos en carretera eran el doble que los que morían en zona urbana, hay que significar que desde el año 2000 la reducción de la mortalidad ha sido mucho mayor en carretera (45 por ciento) que en ciudad (30 por ciento). Una evolución parecida ha ocurrido con los heridos graves, que han descendido un 42 por ciento en carretera y un 31 por ciento en ciudad. De esta forma, en los últimos 10 años, la accidentalidad de los mayores, que se concentraba preferentemente en la carretera, ha pasado a distribuirse de forma más uniforme entre la carretera y las zonas urbanas (Tabla 8).

Tasa de riesgo

La reducción de la accidentalidad de los mayores de 64 años, unida a un aumento sustancial de la población en este tramo de edad, ha resultado en los últimos 10 años en una caída muy importante de la tasa de riesgo. Si esta en el año 2000 se situaba en 51,1, en el 2009 registró un valor de 27,9, lo que supone una reducción

cercana al 45 por ciento. Dicho de otro modo, la probabilidad de que una persona mayor en España resultase muerta o herida grave en accidente de tráfico se ha reducido un 45 por ciento en esta primera década del siglo XXI (Tabla 9).

TABLA 9. TASA DE RIESGO DE LA GENTE MAYOR (LESIVIDAD GRAVE/100.000 HABITANTES)

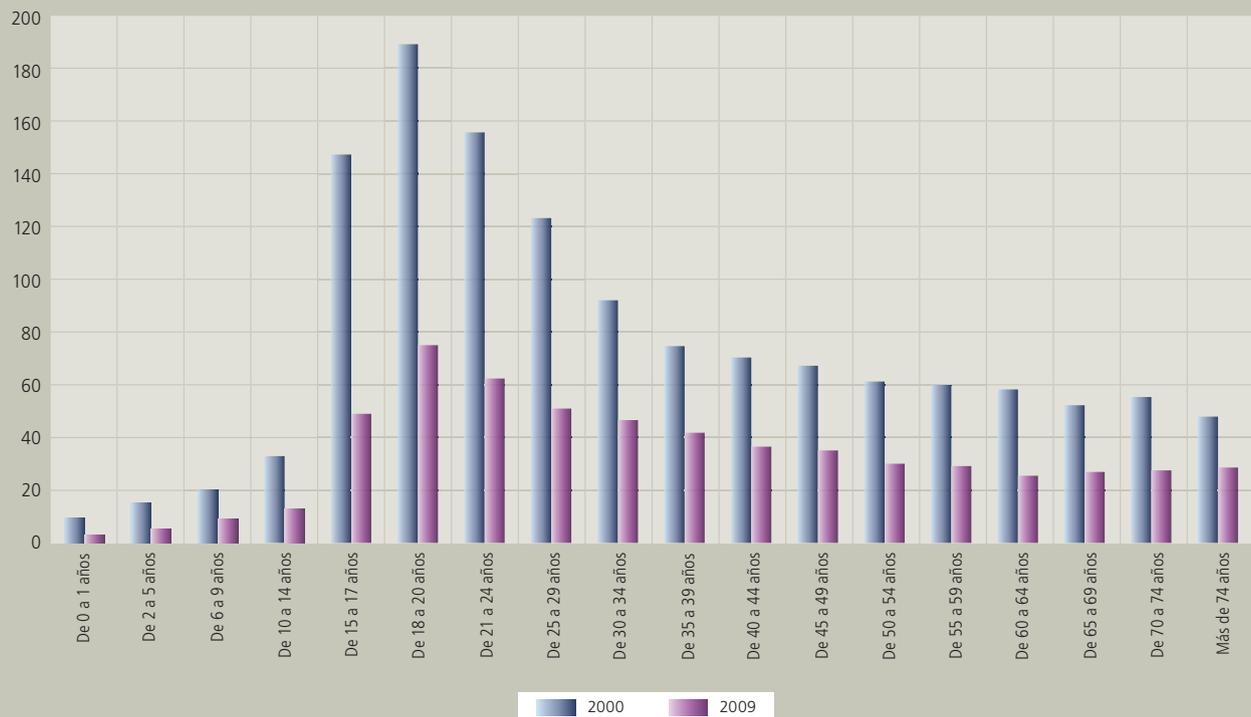
	Tasa de riesgo Gente mayor	Tasa de riesgo Total
2000	51,1	82,8
2005	39,1	59,6
2009	27,9	35,6

Fuente. DGT.

A pesar de esta evolución tan favorable, el cuadro muestra que la caída de la tasa de riesgo del conjunto de la población ha sido todavía más pronunciada que la de los mayores de 64 años. Es decir, los mayores de 64 años han mostrado un comportamiento comparativamente peor que el del resto de la población.

Esta evolución menos positiva en el tiempo es compatible, sin embargo, con el hecho de que la tasa de riesgo de los mayores está por debajo de la del conjunto de la población. Esto se puede ver en el gráfico 10, que muestra que las mayores tasas de riesgo se concentran en la población de entre 15 y 50 años. Los tramos más extremos de edad, sobre todo los más jóvenes, presentan tasas de riesgo mucho menores.

GRÁFICO 10. TASA DE RIESGO POR EDADES. LESIVIDAD GRAVE (MUERTOS+HERIDOS GRAVES POR 100.000 HABITANTES)



Fuente. DGT.

En cuanto a la comparativa internacional, el cuadro adjunto muestra que la tasa de riesgo de la gente mayor en España está sustancialmente por debajo de la media de la UE-27, y es inferior, incluso, a la de países vecinos como Francia o Italia. Aun así, la distancia respecto a los países en los que la movilidad de los mayores es más segura, es significativa. Así, como se ve en el cuadro, 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 (Tabla 10).

TABLA 10. 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. CARE, IRTAD.

3.2. Accidentalidad de tráfico en los mayores: accidentalidad según modo de transporte

El cuadro adjunto muestra un reparto estable de la accidentalidad de los mayores de 65 años por modo de transporte. Fundamentalmente el reparto es el siguiente: un 40 por ciento de las víctimas graves son peatones, otro 40 por ciento son conductores ocupantes de turismo, y el resto son usuarios de ciclomotores, motocicletas, autobuses o de algún otro modo de transporte, destacando el caso de los primeros (Tabla 11).

Por su importancia en la accidentalidad total, a continuación se analiza más en detalle la accidentalidad de los mayores como peatones y como conductores de turismos.

a) Los mayores como peatones

En el año 2001 más de 910 peatones mayores de 64 años resultaron heridos graves en España, de los cuales más del 80 por ciento lo fueron en ciudad. Entre el 2000 y 2009, la accidentalidad de los mayores como peatones se redujo un 50 por ciento en carretera y un 30 por ciento en ciudad (Tabla 12).

Más allá de estas cifras absolutas y de su evolución en el tiempo, interesa destacar la sobrerrepresentación de los peatones mayores accidentados de gravedad

sobre el total de peatones. En ciudad, en el periodo 2004-2008 más del 50 por ciento (es decir 1 de cada 2) peatones fallecidos en ciudad fueron personas mayores de 64 años y en carretera ese porcentaje fue cercano al 35 por ciento (Gráfico 11).

La causalidad específica de las infracciones y su tendencia informan sobre una mejora que ha tenido como principal escenario las vías urbanas y como principal componente la precaución y el mayor seguimiento de las normas de seguridad vial a la hora de cruzar las calles (Gráfico 12). Todo ello ha contribuido al descenso acaecido en el número de accidentes de personas mayores como peatones. Por ejemplo, en el año 1998 se produjeron casi 1.700 víctimas como consecuencia de cruzar indebidamente o no hacer uso del paso de peatones mientras que en el año 2009 la cifra se había reducido a algo más de 450. También ha sido muy significativo el descenso de los accidentes por infracción del peatón al no respetar los semáforos, de 230 a 63 durante ese periodo. A pesar de ello, resta un margen de actuación en las campañas de seguridad vial dirigidas a ese colectivo, ya que su tasa de infracciones sigue siendo superior a la del total de la población, del orden de un 50 por ciento más, y muy similar a la observada en la población de 5 a 14 años, que es el otro colectivo con mayor incidencia de infracciones. Además, los datos más recientes muestran una cierta ralentización en la tendencia de descenso para algunos tipos de infracciones, como cruzar de forma antirreglamentaria.

TABLA 11. LESIVIDAD GRAVE (EN PORCENTAJE)

	Víctimas			
	Peatones	Turismos	Ciclomotor	Resto
2000	40,1	43,0	7,3	9,6
2005	40,8	41,5	6,7	11,0
2009	42,6	39,8	5,1	12,6

Fuente. DGT.

TABLA 12. LESIVIDAD GRAVE. NÚMERO PEATONES

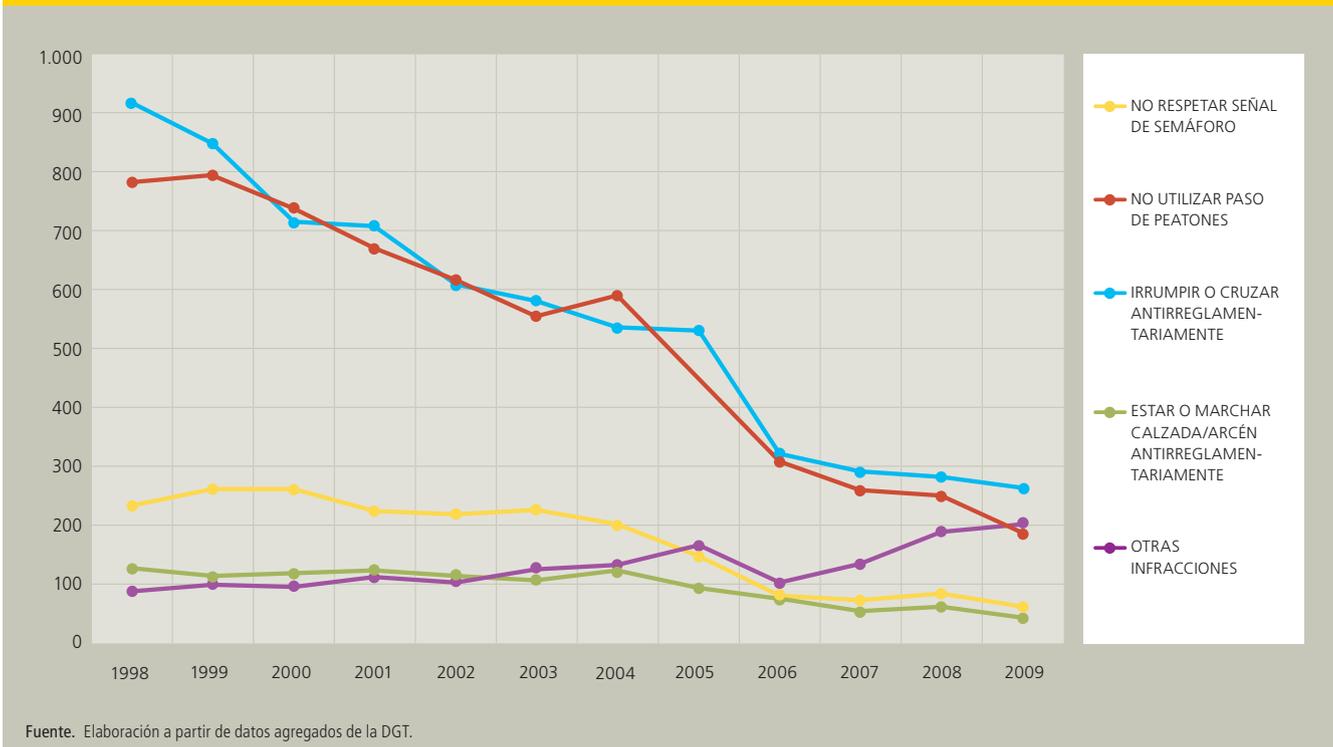
	Peatones					
	Carretera			Zona urbana		
	Muertos	Heridos graves	Total	Muertos	Heridos graves	Total
2000	126	215	341	200	853	1.053
2005	120	155	275	163	720	883
2009	66	104	170	140	667	747

Fuente. DGT.

GRÁFICO 11. PORCENTAJE DE VÍCTIMAS MAYORES SOBRE EL TOTAL DE ACCIDENTADOS DE TRÁFICO. ESPAÑA. VALORES MEDIOS DEL PERIODO 2004-2008



GRÁFICO 12. NÚMERO DE PEATONES ACCIDENTADOS MAYORES DE 64 AÑOS SEGÚN INFRACCIÓN COMETIDA. ESPAÑA, 1998-2009



Las campañas dirigidas a los peatones deben complementarse con las dirigidas a concienciar a los conductores. Actualmente, y a diferencia de lo que acontecía tan solo una década atrás, la mayoría de los accidentes que sufren las personas mayores como viandantes no se debe a infracciones cometidas por ellos, y además las tendencias más recientes revelan que no se ha producido una mejora en las tasas de accidentalidad que no son debidas a infracciones de los peatones. Así, desde 2006 el número de accidentes que sufren peatones no imputables a infracciones suyas se ha mantenido constante en torno a 280 accidentes por cada millón de personas mayores.

b) Los mayores como conductores

Investigaciones realizadas en países de nuestro entorno, como el Reino Unido y los Países Bajos, evidencian que las personas mayores no son ajenas a los riesgos que implica el proceso de envejecimiento en la conducción, especialmente a partir del umbral en que ciertas limitaciones funcionales aumentan su prevalencia. La autopercepción del deterioro progresivo de algunas capacidades sensoriales y de la pérdida de reflejos al volante se traduce en menor autoconfianza en determinadas situaciones de la conducción y en un aumento de la precaución en las mismas, cuando dichas situaciones no son directamente evitadas (Box *et al.*, 2010; SWOV, 2010).

Cuando se trata de lo primero, los conductores mayores tienden a modificar su conducción en un sentido menos agresivo y potencialmente más seguro para la seguridad vial, evitando las horas punta del tráfico o limitando la conducción nocturna o con climatología adversa. Prefieren además conducir distancias cortas, evitar vías de tráfico denso y rápido y limitar sus viajes a rutas conocidas. Además, en la mayoría de los países de nuestro entorno los mayores están sometidos a revisiones sensoriales más frecuentes para renovar sus permisos de conducir.

De hecho, algunos comportamientos preventivos observados en países como Australia y el Reino Unido (Charlton *et al.*, 2003; Box *et al.*, 2010) se dan ya a partir de las edades maduras, sobre todo entre las mujeres. Además, no son accidentes que ocurran a una alta velocidad sino que en su gran mayoría suceden en situaciones de tráfico complejas y a bajas velocidades,

como incorporaciones e intersecciones. Esto último, unido a un estilo de conducción poco agresivo, hace que incluso cuando los conductores mayores sean proclives a sufrir o causar más accidentes en determinadas situaciones, esos accidentes revistan menor gravedad para el resto de conductores. Por el contrario, su mayor fragilidad física provoca que los mayores sean más proclives a engrosar las estadísticas de accidentalidad que implican lesión o fallecimiento.

En España, los datos agregados de la DGT se refieren bien a conductores víctimas de accidentes bien a conductores implicados, pero no se dispone de información sobre la responsabilidad en el accidente. La aproximación que aquí se realiza se basa en la información de conductores como víctimas en accidentes fatales o graves y se relacionan con el censo de conductores y licencias. Estas tasas de accidentalidad presentan un patrón característico según la edad, similar en ambos sexos, aunque en el caso de los hombres los niveles son más elevados (Gráfico 13). Las tasas más altas se dan entre los conductores de 15 a 24 años, que en los hombres son actualmente un 50 por ciento superiores a las observadas en el siguiente grupo de mayor incidencia, el de 25 a 29 años. El perfil de las tasas presenta una tendencia descendente con la edad hasta el umbral de los 75 años, edad a partir del cual repuntan ligeramente.

La comparación entre las tasas de conductores víctimas de accidentes severos de los bienios 2001-2002 y 2008-2009 permite extraer una serie de conclusiones. En primer lugar, el fuerte descenso de la accidentalidad como conductores entre los hombres, que si bien ha sido generalizado en todas las edades, ha revestido una especial intensidad en los grupos más jóvenes. En segundo lugar, la mejora entre las mujeres conductoras ha sido menor en términos absolutos, debido a sus menores niveles de partida, y se ha concentrado básicamente entre las más jóvenes y las más mayores. Finalmente, el repunte de las tasas en las edades avanzadas es menor que a principios de siglo y se concentra en el colectivo de más edad.

GRÁFICO 13. TASAS POR EDAD Y SEXO DE CONDUCTORES VÍCTIMAS DE ACCIDENTES. ESPAÑA, 2001-2002 Y 2008-2009

Nota. Estas tasas se refieren a conductores víctimas de accidentes de tráfico fatales y severos, con independencia de si el accidente ha sido o no provocado por ese conductor. El denominador de la tasa se ha calculado a partir del Censo de Conductores y Licencias.

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

4. Reflexiones finales y recomendaciones de actuación

Garantizar la movilidad segura de las personas mayores es invertir en calidad de vida y supone una inversión estratégica también en lo económico.

El aumento de la esperanza de vida y del número de personas que alcanzan edades avanzadas es un logro muy importante para cualquier sociedad. También lo es que podamos envejecer de una manera activa, participando en actividades y accediendo a servicios de manera autónoma y segura. Es más que probable que los *baby boomers* españoles vivirán más y de una forma tanto o más activa que la de los mayores de hoy día, ya que se trata de generaciones más formadas y cuyo ciclo de vida se ha desarrollado en un contexto general de prosperidad, de mayor oferta de ocio, cultura y tecnología a la que difícilmente renunciarán en la vejez. Todo ello implicará más necesidad de desplazarse y un reto concreto en la esfera pública consistente en la adaptación del sistema de movilidad a este nuevo escenario sociodemográfico.

Una proporción relevante de esos mayores sufrirá algún tipo de discapacidad y entre estas las relacionadas con las capacidades motrices ocuparán un lugar destacado. Las tendencias recientes de capacitación funcional no dibujan un panorama pesimista sino que apuntan a un escenario intermedio o de estabilidad a corto plazo. No obstante, es importante considerar que existe una clara relación entre una población mayor en aumento y más personas que padecen alguna limitación funcional, discapacitante en algunos casos, para desenvolverse en el sistema de movilidad cotidiana. Además, hay patrones de limitación por edad y sexo que cobran importancia en virtud de la propia evolución cuantitativa prevista de la población mayor y sobre todo de la más mayor. Las encuestas de salud muestran que los mayores están en niveles de capacitación funcional altos hasta los 75 años. A partir de ese umbral diversos grados de limitación afectan a un porcentaje importante de personas. Las mujeres a su vez aparecen como un colectivo especialmente sensible a las limitaciones durante la transición a la segunda vejez.

Los mayores experimentan dificultades de acceso a infraestructuras y medios de transporte y también padecen las consecuencias más graves de la acciden-

talidad como peatones. En este sentido y puesto que la equidad debe formar parte de una gestión eficaz y sostenible de la demanda, la adecuación de infraestructuras, la mejora de la accesibilidad y la prevención de la accidentalidad resultan áreas prioritarias de intervención. Garantizar la movilidad segura de las personas mayores es invertir en calidad de vida (por la independencia, la libertad de elección y la actividad social que les genera) y es una inversión estratégica también en lo económico. Es decir, desde cualquier punto de vista resulta más eficiente prevenir y adaptar progresivamente que encontrarse con una realidad del 30 por ciento de población mayor en un sistema de movilidad no adecuado a la misma.

No existen recetas universales para llevar a cabo esta adaptación puesto que cada sistema de movilidad presenta unas características específicas. En países con diseño urbano muy disperso y alta implantación del vehículo privado (caso de Estados Unidos) las estrategias contemplan prioritariamente mejorar la seguridad y facilitar la conducción de los mayores, incluso incentivándola ante su alta exposición como peatones. Este enfoque contrasta con estrategias como *Perspectiva Cero* en Suecia o el *Programa Sostenible de Seguridad* en los Países Bajos, que apuestan por medios alternativos de transporte. España debe invertir en estrategias coherentes con la realidad de nuestro sistema de movilidad. Nuestras ciudades son por lo general caminables y nuestros mayores eligen caminar como un modo preferente de desplazamiento, pero el vehículo privado juega un papel importante en aquellos ámbitos no cubiertos satisfactoriamente por las redes de transporte público. Además, es más que previsible que generaciones más igualitarias desde un punto de vista de género lo sean también en relación a la conducción y en este sentido solo cabe prever un aumento de permisos y conductores activos mayores de 64 años en las décadas venideras. Existe en este punto un motivo implícito de preocupación y es que pese a que las tasas de accidentalidad de tráfico han registrado un descenso continuado durante los últimos

años, los mayores siguen estando muy sobrerrepresentados como peatones. Incluso suponiendo una estabilidad del resto de componentes del sistema de movilidad, el triple de octogenarios podría traducirse en un aumento importante de víctimas de accidentes de tráfico como peatones entre los mayores si no se toman medidas correctoras. Este problema requiere atención especial en los ámbitos urbanos, donde la relación entre la edad de los mayores y la incidencia de la accidentalidad grave y fatal resulta más significativa. Teniendo en cuenta que en España dos de cada tres desplazamientos en coche son inferiores a dos kilómetros, el fomento de un transporte público eficiente en estas distancias cortas podría contribuir sustancialmente a disminuir la exposición de los peatones en el sistema de movilidad. Que los mayores elijan el transporte público pasa por su mejora en accesibilidad, comodidad y adaptación física y horaria. Esto ha de incluir la progresiva implantación o refuerzo de itinerarios y horarios utilizados por los mayores en sus necesidades cotidianas, actividades de ocio y relaciones sociales. Naturalmente, la información y el fomento de conductas más cívicas al volante por parte del conjunto de los conductores redundarán positivamente en este apartado. Asimismo, podrían lograrse mejoras importantes con la identificación de los principales factores, espacios e itinerarios de riesgo en los desplazamientos habituales de los mayores. Complementariamente, y ante el crecimiento potencial del número de conductores mayores, la mejora y adaptación de las vías urbanas y carreteras han de recibir también la atención necesaria. Por ejemplo, se ha de facilitar la conducción evitando la señalización compleja o confusa y en general aquello que implique reaccionar con una rapidez no acorde con las facultades físicas y sensoriales de los mayores.

Existe todo un campo de potencial colaboración entre el sector público y el privado en la realización de estas directrices generales. Esa colaboración abarca desde la promoción de la investigación aplicada al diseño de vehículos e infraestructuras más seguras para personas mayores y discapacitadas hasta una planificación urbanística racional. Dicha planificación debería hacer compatibles el uso de los transportes públicos y del vehículo privado con el diseño y fomento de itinerarios específicos bien protegidos para los mayores en su faceta de peatones.

Parece importante que los primeros pasos se den en el ámbito de una mayor concienciación sobre la realidad demográfica presente y futura del país. Se ha de hacer ver a la sociedad que los mayores son cada vez más y participarán cada vez más activamente en el sistema de movilidad. Asimismo, se ha de insistir en que este colectivo no resulta un riesgo especial para el sistema de movilidad cuando se encuentra al volante y en cambio sí resulta un sector de la población especialmente vulnerable a las consecuencias más graves de la accidentalidad. Por otro lado, los propios mayores han de ser conscientes de estos aspectos, así como de los riesgos específicos de la movilidad cotidiana. Su participación activa en el diseño global de toda la estrategia no debe ser obviada en ningún momento y, como tales agentes activos, sería de gran interés conseguir una mayor involucración en el diseño y aplicación de campañas educativas, de concienciación colectiva y de políticas específicas de movilidad.

Fuentes

Microdatos de la Encuesta Nacional de Salud de España (ENSE), 1987-2006. Ministerio de Sanidad y Consumo, Centro de Investigaciones Sociológicas e Instituto Nacional de Estadística.

<http://www.ine.es/> [1/11/2010]

Microdatos de la Encuesta sobre Discapacidades, Autonomía personal y situaciones de Dependencia (EDAD2008), Instituto Nacional de Estadística.

<http://www.ine.es/> [1/11/2010]

Microdatos de la Encuesta de Empleo del Tiempo, 2002-2003 (EET). Instituto Nacional de Estadística.

<http://www.ine.es/> [1/11/2010]

Microdatos de la Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya, 2006 (EMQ2006). Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

<http://www.iermb.uab.es/> [1/11/2010]

Datos agregados de la Dirección General de Tráfico (www.dgt.es) [1/11/2010]

Datos agregados de CARE Database (Community Database on Accidents on the Roads in Europe). European Commission. Road Safety.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports_graphics/index_en.htm [1/11/2010]

Datos agregados de IRTAD Database (International Road Traffic and Accidents Database). OCDE.

<http://www.internationaltransportforum.org/irtad/datasets.html> [1/11/2010]

Documentos de referencia

Box, E., Gandolfi, J. y Mitchell, K. (2010): *Maintaining safe mobility for the ageing population. The role of the private car*. London, RAC Foundation.

CCE (Comisión de las Comunidades Europeas) (2001): *Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. Bruselas.

Charlton, J., Oxley, J. et al (2003) *An investigation of self-regulatory behaviours of older drivers*, MUARC Report No. 208, Monash University Accident Research Centre, Clayton, Victoria.

<http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc208.pdf> [1/11/2010]

CIHR Institute of Aging (online): *Mobility in Aging*.

<http://www.cihr.ca/e/29994.html> [01/11/2010]

Currie, G. y Delbosc, A. (2010): *Exploring public transport usage trends in an ageing population. Transportation*, 37, pp. 151-164.

DOI 10.1007/s11116-009-9224-x

ERSO (European Road Safety Observatory) (online): *Traffic Safety Basic Facts 2008. The elderly*. <http://www.erso.eu> [1/11/2010]

ETSC (2008): *Road Safety Performance Index*.

<http://www.etsc.eu/PIN.php> [1/11/2010]

Jacobs, G., Aero-Thomas, A., Astrop, A. (2000): *Estimating global road fatalities*. Crowthorne, Transport Research Laboratory (Informe 445).

Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2009): *Estrategia Española de Movilidad Sostenible*.

<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/149186F7-0EDB-4991-93DD-CFB76DD85CD1/46435/EstrategiaMovilidadSostenible.pdf>

Ministerio de Sanidad y Política Social (2008): *Las personas mayores. Informe 2008*. Colección Documentos. Serie Documentos Estadísticos. Secretaría de Política Social del IMSERSO.

OECD (2001): *Ageing and Transport: Mobility Needs and Safety Issues*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.

OMS (Organización Mundial de la Salud) (2004): *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico*. Ginebra: OMS.

<http://www.msc.es/ciudadanos/accidentes/docs/informemundial-1.pdf> [1/11/2010]

SWOV (Institute for Road Safety Research) (2010): *The elderly in traffic*.

http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Elderly.pdf

Anexos

- A) Sobre el uso del tiempo y la movilidad
- B) Sobre la capacidad funcional y las limitaciones
- C) Sobre accidentalidad y seguridad vial
- D) Sobre las fuentes utilizadas

A) Sobre el uso del tiempo y la movilidad

TABLA A-1. ACTIVIDADES QUE LA POBLACIÓN MAYOR HA LLEVADO A CABO EN LAS ÚLTIMAS CUATRO SEMANAS, EN FUNCIÓN DEL SEXO. ESPAÑA, 2002-2003 (EN PORCENTAJE)

	Hombres	Mujeres	Total	Frecuencia ¹
Actividades de ayuda a otros hogares				
Preparación de comidas	1,4	6,6	4,4	8,27
Mantenimiento de la casa	1,2	3,2	2,3	8,76
Confección y cuidados de ropa	0,2	2,7	1,6	5,28
Jardinería y cuidados de animales	2,1	0,7	1,3	8,31
Construcción y reparaciones	0,6	0,0	0,3	4,18
Compras	2,7	3,0	2,9	4,55
Gestiones del hogar y servicios	1,4	0,7	1,0	4,46
Cuidado de niños	9,7	12,0	11,0	14,33
Cuidado de adultos	1,8	2,7	2,3	14,78
Actividades de voluntariado a organizaciones				
Asociaciones juveniles	0,0	0,1	0,1	4,65
Asociaciones deportivas	0,7	0,1	0,4	4,51
Confesiones religiosas	2,1	3,1	2,6	4,90
Organizaciones políticas o profesionales	0,7	0,2	0,4	4,99
Organizaciones para la cooperación	0,3	0,2	0,2	6,11
Organizaciones de asistencia social	1,7	1,5	1,6	6,06
Organizaciones medioambientales	0,1	0,0	0,1	3,95
Organizaciones de derechos humanos	0,1	0,3	0,2	6,13
Asociaciones de vecinos	2,5	1,7	2,0	4,90
Asociaciones de arte o folclóricas	1,3	0,5	0,8	5,57
Organizaciones para la educación	0,1	0,2	0,1	8,16
Asistencia a actividades culturales y de ocio				
Ir al cine	4,1	3,7	3,9	2,27
Ir al teatro, ballet, danza...	2,6	2,9	2,8	1,51
Asistir a espectáculos folclóricos	1,7	1,4	1,5	1,70
Ir a conciertos	3,2	2,9	3,0	1,82
Asistir a espectáculos taurinos	1,4	0,5	0,9	2,37
Ir a un espectáculo deportivo	5,2	0,8	2,7	2,34
Asistir a otros espectáculos (circo, magia...)	0,3	0,3	0,3	1,65
Ir a parques de atracciones	1,2	0,8	1,0	2,46
Ir a centros comerciales como entretenimiento	17,5	17,6	17,5	3,83
Excursiones al campo, playa	16,6	12,1	14,0	5,58
Visitas culturales a monumentos	4,4	4,1	4,2	2,52
Visitar museos, exposiciones de arte	5,2	4,3	4,7	2,12
Asistir a ferias y exposiciones	4,6	2,9	3,6	1,59
Asistir a conferencias y foros de debate	3,0	2,3	2,6	2,29
Ir a la biblioteca	1,9	1,0	1,4	6,76

>>>

TABLA A-1. ACTIVIDADES QUE LA POBLACIÓN MAYOR HA LLEVADO A CABO EN LAS ÚLTIMAS CUATRO SEMANAS, EN FUNCIÓN DEL SEXO. ESPAÑA, 2002-2003 (EN PORCENTAJE) (CONTINUACIÓN)

	Hombres	Mujeres	Total	Frecuencia ¹
Hacer turismo, viajes	10,0	8,3	9,0	1,82
Actividades deportivas				
Caminar, andar (por la ciudad, por el campo)	73,3	61,1	66,4	21,33
Correr (footing, jogging...)	0,4	0,1	0,2	11,92
Ciclismo, mountain-bike...	2,5	0,4	1,3	15,17
Esquí, snowboard...	0,0	0,0	0,0	11,45
Montañismo y escalada	0,4	0,0	0,2	5,77
Juegos colectivos de balón	0,0	0,0	0,0	9,38
Tenis o similares	0,4	0,0	0,2	5,58
Otros juegos donde interviene una pelota	1,2	0,2	0,6	11,96
Patinaje (sobre ruedas, hielo...)	0,1	0,0	0,1	5,08
Gimnasia, aeróbic, yoga...	3,2	5,4	4,5	13,50
Fitness, culturismo, halterofilia...	0,5	0,3	0,4	18,31
Natación	1,9	2,1	2,1	13,08
Deportes acuáticos	0,1	0,0	0,1	6,25
Artes marciales, boxeo y lucha	0,0	0,0	0,0	8,00
Caza o pesca	1,8	0,0	0,8	4,84
Vida social. Actividades de carácter social				
Visitar y recibir visitas, incluido comidas, café...	76,8	80,5	78,9	11,42
Charlas, tertulias... (fuera del domicilio)	33,7	28,0	30,4	14,10
Comer o cenar fuera de casa	29,7	27,5	28,4	4,76
Reunirse para juegos de cartas y otros juegos	21,3	10,1	14,9	12,31
Ir de tapas, tomar el aperitivo, café, cañas...	37,5	17,7	26,3	11,65
Ir a verbenas o fiestas	4,5	2,8	3,5	2,12
Ir a bailar (bailes de orquesta, discotecas...)	3,4	2,4	2,8	4,38
Ir a tomar copas a discotecas, bares de copas...	0,8	0,3	0,5	8,07
Pasear en compañía	55,6	53,8	54,6	15,48
Conversar por teléfono	68,8	78,2	74,1	16,03
Correspondencia ordinaria	7,8	6,1	6,9	6,24
Correspondencia electrónica	1,5	0,5	0,9	17,06
Asistencia a clubes sociales, hogar del jubilado...	16,0	7,7	11,3	12,57
Comunicaciones por ordenador	0,5	0,2	0,3	12,24

¹ Para los dos primeros grupos de actividades –de ayuda a otros hogares y de voluntariado– la frecuencia se refiere a la media de horas semanales dedicadas a estas actividades, mientras que para el resto –actividades culturales, deportivas y de carácter social– se refiere al número de veces que han llevado a término la actividad en las últimas cuatro semanas.

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Empleo del Tiempo 2002-2003.

TABLA A-2. ACTIVIDADES QUE LA POBLACIÓN MAYOR HA LLEVADO A CABO EN LAS ÚLTIMAS CUATRO SEMANAS, EN FUNCIÓN DE LA EDAD, EL SEXO, EL NIVEL DE ESTUDIOS, EL ESTADO DE SALUD Y EL TAMAÑO DEL MUNICIPIO DE RESIDENCIA. ESPAÑA, 2002-2003 (EN PORCENTAJE)

	Ayudas a otros hogares	Voluntariado	Actividades culturales y de ocio	Actividades deportivas	Vida social
Edad					
65-69 años	23,9	9,7	46,4	74,8	97,4
70-74 años	20,1	7,4	40,2	71,6	96,3
75-79 años	13,1	6,3	30,6	66,7	96,1
80-84 años	6,9	3,9	22,3	61,8	93,1
85 años o más	2,8	2,6	13,9	47,2	90,5
Sexo					
Hombre	15,0	7,9	39,8	75,9	95,9
Mujer	18,4	6,5	33,0	62,8	95,6
Nivel de estudios					
Analfabetos	13,0	2,5	14,8	55,5	91,5
Prim. incompleta (≤5 años)	14,7	4,6	26,9	64,5	94,2
Prim. incompleta (>5 años)	17,3	6,5	35,9	69,0	96,7
EGB, ESO	19,4	9,4	47,0	75,5	97,6
Secundaria	21,2	13,9	63,5	81,5	97,5
Universitarios	22,6	21,8	68,8	78,2	98,9
Estado de salud					
Muy bueno	22,8	13,0	58,0	81,2	99,0
Bueno	20,3	9,1	45,8	78,3	97,4
Aceptable	17,1	6,8	36,3	71,2	96,4
Malo	12,5	4,3	20,7	54,5	93,6
Muy malo	6,8	1,6	13,0	33,8	86,8
Tamaño del municipio					
Capitales provinciales	19,2	8,4	45,2	69,7	96,8
Más de 100.000 hab.	17,9	9,1	41,5	69,8	93,8
Entre 50.000-100.000 hab.	17,0	6,2	34,6	67,5	94,6
Entre 20.000-50.000 hab.	19,6	6,1	38,6	67,2	95,1
Entre 10.000-20.000 hab.	15,1	6,2	31,4	66,9	95,6
Menores de 10.000 hab.	13,4	6,1	22,2	68,6	95,5
Total	16,9	7,1	36,0	68,5	95,7

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de la *Encuesta de Empleo del Tiempo 2002-2003*.

TABLA A-3. EVOLUCIÓN DEL CENSO DE CONDUCTORES (PERMISOS + LICENCIAS) EN FUNCIÓN DE LA EDAD –MAYORES DE 50 AÑOS– Y DEL SEXO. ESPAÑA, 2001-2009 (EN PORCENTAJE)

	50-54 años	55-59 años	60-64 años	65-69 años	70-74 años	≥ 75 años
Hombres						
2001	91,2	90,1	86,0	79,8	67,5	29,7
2002	90,3	89,7	86,2	80,9	69,3	33,4
2003	89,9	89,5	86,8	81,2	70,6	36,6
2004	89,2	89,3	87,0	81,8	72,9	42,1
2005	89,3	89,5	87,7	82,9	75,0	45,9
2006	88,8	88,9	87,0	82,4	75,0	47,6
2007	88,1	88,8	87,0	82,9	76,2	50,5
2008	89,1	90,0	89,1	86,0	78,9	55,4
2009	88,7	89,4	89,1	86,4	78,6	57,7
Mujeres						
2001	43,63	32,23	20,60	11,85	5,96	1,27
2002	45,36	34,10	22,55	12,91	6,56	1,45
2003	47,60	36,13	24,57	14,09	7,19	1,68
2004	49,24	38,13	26,29	15,19	7,89	1,90
2005	51,47	40,54	28,59	16,89	8,72	2,18
2006	53,44	42,49	30,50	18,77	9,56	2,41
2007	55,38	44,51	32,53	20,75	10,60	2,74
2008	57,75	47,18	34,87	23,00	11,79	3,10
2009	59,08	48,68	36,75	24,51	12,47	3,40

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de la DGT (autorizaciones para conducir) y del INE (población).

TABLA A-4. PORCENTAJE DE PERSONAS QUE UTILIZA CADA UNO DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE "MUY A MENUDO", EN FUNCIÓN DEL SEXO Y LA EDAD. POBLACIÓN DE 65 AÑOS O MÁS. CATALUÑA, 2006

	65-69 años	70-74 años	75-79 años	80-84 años	85 y más	65 y más
Hombres						
A pie	83,4	83,9	79,1	78,6	63,0	80,7
En bicicleta	5,1	3,6	2,3	2,1	1,0	3,3
Autobús urbano	15,3	14,6	16,6	14,4	7,8	14,9
Metro	16,1	14,2	10,7	8,3	6,3	12,6
Renfe. Cercanías	5,2	4,9	3,0	1,9	0,9	3,9
Autobús interurbano	4,0	2,3	2,6	3,4	1,9	2,9
FGC	3,6	4,0	3,1	3,3	2,6	3,5
Taxi	2,4	1,5	2,1	2,5	4,5	2,2
Tranvía	1,4	1,3	0,7	0,5	0,5	1,0
Tren de larga distancia	1,0	1,0	0,8	0,3	0,0	0,8
Coche como conductor	44,7	37,1	28,3	18,7	8,1	32,9
Moto como conductor	2,0	1,6	0,8	0,8	0,2	1,3
Mujeres						
A pie	81,6	77,2	70,2	63,2	47,1	71,4
En bicicleta	1,0	0,7	0,3	0,3	0,2	0,6
Autobús urbano	21,1	19,9	16,5	11,9	6,3	16,8
Metro	16,1	10,9	7,1	5,7	1,6	9,4
Renfe. Cercanías	5,7	4,0	2,3	1,2	0,3	3,2
Autobús interurbano	5,4	4,6	3,8	1,5	1,3	3,8
FGC	5,4	3,6	2,2	1,9	0,6	3,1
Taxi	3,1	3,6	4,1	4,9	5,0	3,9
Tranvía	1,0	1,5	0,8	0,3	0,0	0,9
Tren de larga distancia	1,3	0,6	0,3	0,0	0,0	0,5
Coche como conductor	10,4	5,6	2,7	1,1	0,7	4,7
Moto como conductor	0,2	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Total						
A pie	82,4	80,3	73,7	68,8	52,4	75,3
En bicicleta	2,9	2,1	1,1	0,9	0,5	1,7
Autobús urbano	18,4	17,4	16,5	12,8	6,8	16,0
Metro	16,1	12,4	8,5	6,6	3,1	10,8
Renfe. Cercanías	5,5	4,4	2,6	1,4	0,5	3,5
Autobús interurbano	4,8	3,5	3,3	2,2	1,5	3,4
FGC	4,6	3,8	2,6	2,4	1,3	3,3
Taxi	2,7	2,6	3,3	4,0	4,8	3,2
Tranvía	1,2	1,4	0,8	0,4	0,2	1,0
Tren de larga distancia	1,2	0,8	0,5	0,1	0,0	0,7
Coche como conductor	26,2	20,2	12,7	7,5	3,1	16,5
Moto como conductor	1,0	0,8	0,3	0,3	0,1	0,6

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de la *Enquesta de Mobilitat Quotidiana, 2006*.

B) Sobre la capacidad funcional y las limitaciones

TABLA B-1. PORCENTAJE DE PERSONAS MAYORES (65 Y MÁS AÑOS) QUE DECLARA PODER REALIZAR ACTIVIDADES COTIDIANAS SIN AYUDA

	1993	1997	2001	2003	2006
Telefonar (buscar un número y marcar)	90,9	94,9	95,2	95,6	93,5
Compras (comida, ropa, etc.)	88,2	91,4	90,0	89,5	87,9
Coger transportes públicos	84,0	86,8	86,5	86,5	84,9
Preparar el desayuno	93,8	96,4	96,0	96,4	96,0
Preparar la comida	91,6	95,1	93,5	94,5	92,1
Tomar medicinas (regularidad y dosis)	93,4	94,9	95,5	96,5	94,5
Manejar y administrar dinero	92,0	93,2	93,5	95,3	92,7
Cortar una rebanada de pan	96,6	98,1	97,9	97,9	97,9
Fregar los platos	91,9	96,0	93,7	93,9	93,6
Hacer la cama	88,1	93,2	89,6	91,8	91,3
Cambiar las sábanas	86,0	92,3	88,7	89,9	87,6
Lavar prendas ligeras a mano	84,9	90,7	88,4	90,3	86,6
Usar la lavadora	86,7	92,2	91,3	92,8	90,1
Tareas de limpieza doméstica	82,0	86,8	85,0	86,3	83,8
Limpiar una mancha del suelo arrodillándose	83,2	88,4	84,5	79,9	73,9
Comer	96,8	98,6	98,4	98,9	98,6
Vestirse, desvestirse y elegir ropa	96,2	97,2	96,9	96,8	95,9
Peinarse y/o afeitarse	96,2	97,8	97,9	98,1	97,6
Caminar (con o sin ayuda de un bastón)	95,5	96,8	96,8	96,6	95,4
Acostarse y levantarse de la cama	94,6	97,1	96,9	97,8	97,4
Cortarse las uñas de los pies	77,7	80,4	76,9	74,2	70,8
Coser un botón	86,9	90,4	89,3	91,1	88,1
Lavarse cara y cuerpo de cintura para arriba	94,6	97,4	96,8	98,2	97,5
Tomar una ducha o un baño	88,4	91,8	91,7	92,6	91,9
Subir diez escalones	87,0	90,3	88,3	89,1	87,9
Caminar durante una hora seguida	79,2	79,1	79,5	80,0	77,4
Pasar solo la noche	92,5	93,7	94,3	95,0	94,0
Porcentaje medio de las 27 actividades	89,59	92,63	91,59	92,06	90,33

Nota. Las referencias temporales corresponden a ediciones de la ENSE que contenían la pregunta referente a la capacitación funcional y/o con un tamaño muestral que permite análisis desagregados por edad y sexo. En todas ellas se trata de población no institucionalizada y de personas que respondieron directamente a la entrevista.

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la ENSE.

TABLA B-2. EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD AUDITIVA DE LA POBLACIÓN MAYOR. ESPAÑA, 1997-2006 (EN PORCENTAJE)

	65-74 años			75 y más años		
	Bien	Regular	Mal o no oye	Bien	Regular	Mal o no oye
Hombres						
1997	82,7	17,0	0,3	66,5	32,4	1,2
2001	82,0	17,4	0,7	72,3	26,6	1,2
2003	76,0	23,2	0,8	70,9	27,1	2,1
2006	77,5	21,5	1,1	64,0	31,9	4,0
Mujeres						
1997	82,0	17,5	0,5	61,8	34,0	4,2
2001	84,5	14,3	1,1	71,7	26,9	1,4
2003	84,4	13,9	1,6	74,8	23,7	1,5
2006	83,4	15,5	1,1	72,0	24,4	3,6

Nota. Se han armonizado las categorías de respuesta para hacer comparables las distintas ediciones de la encuesta.

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la ENSE.

TABLA B-3. EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD VISUAL DE LA POBLACIÓN MAYOR. ESPAÑA, 1997-2006 (EN PORCENTAJE)

	65-74 años			75 y más años		
	Bien	Regular	Mal o no ve	Bien	Regular	Mal o no ve
Hombres						
1997	92,0	5,6	2,4	84,3	9,9	5,8
2001	91,0	8,3	0,7	82,6	15,7	1,7
2003	90,1	8,1	1,8	84,6	12,3	3,1
2006	93,4	5,4	1,1	82,6	13,9	3,6
Mujeres						
1997	85,5	10,9	3,6	72,4	20,5	7,1
2001	85,7	12,6	1,7	77,7	13,6	8,6
2003	85,6	11,9	2,5	78,3	17,3	4,4
2006	89,4	8,8	1,8	80,5	15,8	3,7

Nota. Se han armonizado las categorías de respuesta para hacer comparables las distintas ediciones de la encuesta.

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la ENSE.

TABLA B-4. EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD FUNCIONAL DE LAS PERSONAS MAYORES EN LAS ACTIVIDADES REALIZADAS FUERA DE CASA. ESPAÑA, 1993-2006 (EN PORCENTAJE)

		Compras			Transporte público			Caminar			Subir 10 escalones			Caminar una hora		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Hombres																
65-74 años	1993	92,6	5,4	2,0	93,4	5,1	1,5	96,7	3,0	0,3	93,8	4,8	1,4	88,6	6,8	4,6
	1997	98,2	1,8	0,0	97,5	2,5	0,0	98,2	1,8	0,0	96,5	2,8	0,7	94,0	2,8	3,2
	2001	95,0	3,7	1,3	95,4	4,1	0,5	98,5	1,4	0,1	95,2	3,5	1,3	89,3	4,6	6,1
	2003	96,7	1,4	1,8	96,3	2,0	1,7	98,3	1,2	0,5	95,3	2,8	1,9	90,9	2,5	6,6
	2006	97,3	1,3	1,4	97,7	1,5	0,8	99,2	0,4	0,4	96,8	2,3	0,9	90,5	3,1	6,3
> 74 años	1993	86,1	7,5	6,4	84,5	8,8	6,7	94,5	3,7	1,7	85,6	9,6	4,8	80,6	7,7	11,7
	1997	86,2	9,0	4,8	84,8	11,5	3,6	96,4	3,0	0,6	92,2	5,4	2,4	77,1	9,0	13,9
	2001	87,8	7,4	4,8	86,3	8,6	5,1	97,2	2,0	0,8	88,7	8,1	3,2	80,0	8,9	11,1
	2003	87,5	7,9	4,7	87,9	8,2	3,9	97,0	2,8	0,3	88,8	7,7	3,5	81,1	6,3	12,6
	2006	85,5	7,1	7,4	84,9	7,5	7,6	93,8	4,0	2,2	86,2	8,6	5,1	75,9	8,7	15,3
Mujeres																
65-74 años	1993	92,0	5,6	2,4	86,8	10,9	2,2	97,4	2,4	0,2	88,7	9,6	1,7	80,3	8,8	10,9
	1997	94,4	3,9	1,7	90,7	7,6	1,7	99,0	1,0	0,0	91,7	7,5	0,7	78,3	9,5	12,2
	2001	93,4	4,9	1,7	90,2	7,9	1,9	97,2	2,4	0,4	89,3	8,6	2,2	82,7	6,9	10,4
	2003	92,3	5,4	2,3	90,8	6,1	3,1	97,6	2,2	0,2	91,7	5,6	2,7	82,4	6,6	10,9
	2006	92,3	6,1	1,6	91,8	6,4	1,7	97,2	2,6	0,1	91,5	6,5	2,0	83,5	6,6	9,9
> 74 años	1993	74,3	15,1	10,6	62,2	22,5	15,4	90,2	7,6	2,2	73,1	17,4	9,5	61,0	14,5	24,5
	1997	80,9	12,3	6,8	67,0	22,5	10,6	90,8	7,3	1,8	78,2	15,9	5,9	62,6	16,0	21,5
	2001	79,5	13,7	6,9	69,0	22,0	9,0	93,8	5,1	1,1	77,4	16,1	6,4	61,2	15,1	23,7
	2003	79,9	10,7	9,4	70,7	17,8	11,5	93,6	4,7	1,7	80,1	10,7	9,1	66,0	13,2	20,8
	2006	75,9	14,0	10,1	65,2	23,5	11,3	90,8	7,7	1,5	76,8	14,7	8,4	59,6	11,8	28,6

Nota. 1) Puede realizar la actividad sin ayuda; 2) puede realizar la actividad con ayuda; 3) no puede realizar la actividad. Se han armonizado las categorías de respuesta para hacer comparables las distintas ediciones de la encuesta.

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la ENSE.

TABLA B-5. PREVALENCIA DE LA DISCAPACIDAD. ESPAÑA, 2008

	Población discapacitada (miles)			Población (miles)			Prevalencia de la discapacidad (%)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
0-5 años	36,4	24,0	60,4	1.445,7	1.363,4	2.809,0	2,5	1,8	2,2
6-17 años	60,5	31,8	92,4	2.653,5	2.513,6	5.167,1	2,3	1,3	1,8
18-39 años	201,7	153,3	354,9	7.822,6	7.360,9	15.183,5	2,6	2,1	2,3
40-64 años	492,3	620,7	1.113,1	7.197,0	7.316,3	14.513,3	6,8	8,5	7,7
65-74 años	271,7	425,8	697,5	1.726,0	2.008,2	3.734,2	15,7	21,2	18,7
75-84 años	331,8	654,6	986,4	1.139,2	1.623,2	2.762,4	29,1	40,3	35,7
≥ 85 años	153,3	389,9	543,2	279,0	583,1	862,2	54,9	66,9	63,0
≥ 6 años	1.511,3	2.276,2	3.787,4	20.817,4	21.405,3	42.222,7	7,3	10,6	9,0
Total	1.547,7	2.300,2	3.847,9	22.263,0	22.768,7	45.031,7	7,0	10,1	8,5

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

TABLA B-6. POBLACIÓN CON LIMITACIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD (EN MILES). ESPAÑA, 2008

	Población de 6 años y más			Población de 65 años y más		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
En el domicilio	298,4	616,6	915,0	191,8	498,7	690,6
En la calle	553,5	1.116,0	1.669,5	344,4	873,4	1.217,8
Uso transporte como pasajero	510,4	1.072,0	1.582,4	318,7	850,9	1.169,6
Conducción vehículo	246,1	202,3	448,4	59,3	50,2	109,5

Nota. Una persona puede padecer más de una limitación. La pregunta sobre dificultades para la conducción de vehículos de motor sin adaptaciones se realizó a la población de 18 a 74 años.

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

TABLA B-7. PREVALENCIA DE LA DISCAPACIDAD PARA TRANSITAR POR LA CALLE, ACCEDER A EDIFICIOS... SEGÚN SEVERIDAD ANTES Y DESPUÉS DE RECIBIR AYUDAS. ESPAÑA, 2008 (POR MIL)

	Antes de recibir ayudas				Después de recibir ayudas			
	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años
Hombres								
Leve	2,9	9,0	19,3	6,6	7,5	15,0	37,6	12,9
Moderada	18,8	31,6	64,0	27,4	27,1	50,6	103,5	42,4
Severa	24,3	52,7	91,2	40,5	16,2	40,0	83,4	30,8
Total	13,2	39,8	140,3	34,1	4,7	16,5	64,6	14,3
NS/NC	0,6	1,4	1,0	0,9	4,2	12,3	26,8	9,2
Todos	59,7	134,4	315,8	109,5	59,7	134,4	315,8	109,5
Mujeres								
Leve	3,8	9,6	24,7	8,9	11,5	33,4	53,4	25,7
Moderada	28,6	56,7	83,3	47,0	42,2	96,0	165,5	80,0
Severa	39,1	96,9	150,7	76,8	26,9	70,1	134,9	58,5
Total	20,8	74,2	252,8	73,4	6,8	26,4	125,1	30,7
NS/NC	0,7	0,9	2,6	1,0	5,6	12,5	35,2	12,3
Todos	93,0	238,4	514,1	207,2	93,0	238,4	514,1	207,2

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

TABLA B-8. AYUDAS QUE RECIBE LA POBLACIÓN MAYOR CON LIMITACIONES PARA TRANSITAR POR LA CALLE, ACCEDER A EDIFICIOS... SEGÚN SEXO Y GRUPO DE EDAD. ESPAÑA, 2008 (EN PORCENTAJE)

Tipo de ayuda	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años
Hombres				
Solo asistencia personal	24,2	28,6	32,3	28,2
Solo ayuda técnica	26,6	25,9	18,5	24,2
Ambos tipos ayuda	20,3	27,8	34,1	27,1
No recibe ayuda	28,2	17,5	14,8	20,1
NS/NC	0,7	0,3	0,3	0,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Mujeres				
Solo asistencia personal	33,7	36,4	36,4	35,8
Solo ayuda técnica	19,5	19,6	10,2	16,4
Ambos tipos ayuda	21,1	26,1	31,6	26,9
No recibe ayuda	25,2	17,9	21,2	20,6
NS/NC	0,6	0,0	0,6	0,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

TABLA B-9. PREVALENCIA DE LOS PROBLEMAS PERCIBIDOS POR LA POBLACIÓN MAYOR PARA TRANSITAR POR LA CALLE, ACCEDER A EDIFICIOS... SEGÚN SEXO Y GRUPO DE EDAD. ESPAÑA, 2008 (POR MIL)

	Hombres				Mujeres			
	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años
Subir/bajar acera	48,8	107,9	258,4	88,8	92,1	218,7	389,8	182,0
Cruzar calle	43,3	104,4	244,3	83,3	73,9	196,5	390,8	165,0
Superar obstáculos	47,7	105,9	248,5	86,6	83,8	205,0	387,3	172,5
Identificar	27,7	65,0	199,7	56,5	40,8	130,9	298,6	111,2
Otros	22,8	47,9	127,8	41,2	29,5	82,6	190,8	72,3

Nota. La tasa de prevalencia se ha calculado dividiendo las personas con limitaciones que manifiestan esos problemas por el total de la población de la misma edad y sexo.

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

TABLA B-10. PROBLEMAS PERCIBIDOS PARA DESPLAZARSE POR LA CALLE POR LOS MAYORES QUE MANIFIESTAN PADECER ALGUNA DIFICULTAD PARA REALIZAR ESA ACTIVIDAD. ESPAÑA, 2008 (EN PORCENTAJE)

	Hombres				Mujeres			
	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años
Subir/bajar acera	66,5	71,6	79,4	71,9	74,9	81,5	84,8	81,0
Cruzar calle	63,2	67,6	74,2	67,8	65,8	75,1	83,6	75,7
Superar obstáculos	65,4	69,2	73,7	69,1	70,5	77,4	83,9	77,9
Identificar	35,9	37,8	58,1	42,2	32,8	46,4	63,3	48,6
Otros	32,0	32,3	41,2	34,4	26,9	32,6	44,2	35,0

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

TABLA B-11. PREVALENCIA DE LA DISCAPACIDAD PARA USO DEL TRANSPORTE COMO PASAJERO EN DESPLAZAMIENTOS LOCALES SEGÚN SEVERIDAD. ESPAÑA, 2008 (POR MIL)

	Antes de recibir ayudas				Después de recibir ayudas			
	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años
Hombres								
Leve	12,7	19,5	43,6	17,9	7,0	10,7	36,5	11,0
Moderada	20,6	44,1	84,4	34,8	20,2	37,9	76,6	31,6
Severa	16,2	49,8	167,3	41,8	13,2	38,8	86,8	29,0
Total	0,6	1,4	0,7	0,9	8,6	24,4	87,0	21,2
NS/NC	2,6	8,2	18,1	6,0	3,7	11,2	27,3	8,5
Todos	52,6	123,0	314,2	101,3	52,6	123,0	314,2	101,3
Mujeres								
Leve	20,7	43,0	62,0	35,0	11,4	26,2	46,6	22,0
Moderada	33,6	81,6	129,9	65,4	33,7	80,7	124,4	64,4
Severa	28,9	100,9	280,4	91,4	22,5	66,0	137,1	55,1
Total	0,4	0,7	1,3	0,6	13,9	49,8	156,9	47,5
NS/NC	4,2	10,7	23,5	9,4	6,3	14,2	32,0	12,9
Todos	87,9	236,9	497,0	201,9	87,9	236,9	497,0	201,9

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

TABLA B-12. AYUDAS QUE RECIBE LA POBLACIÓN MAYOR CON LIMITACIONES PARA EL USO DE TRANSPORTE COMO PASAJEROS EN DESPLAZAMIENTOS LOCALES SEGÚN SEXO Y GRUPO DE EDAD. ESPAÑA, 2008 (EN PORCENTAJE)

Tipo de ayuda	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años
Hombres				
Solo asistencia personal	34,2	35,1	42,2	36,8
Solo ayuda técnica	14,5	11,8	5,9	11,0
Ambos tipos ayuda	21,8	28,5	25,9	25,8
No recibe ayuda	29,4	23,7	25,0	25,7
NS/NC	0,0	0,8	1,1	0,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Mujeres				
Solo asistencia personal	42,2	43,7	40,7	42,4
Solo ayuda técnica	10,6	9,3	3,9	7,8
Ambos tipos ayuda	19,5	21,5	24,7	22,2
No recibe ayuda	27,3	25,2	30,0	27,2
NS/NC	0,3	0,3	0,7	0,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

TABLA B-13. PROBLEMAS PERCIBIDOS PARA USAR LOS TRANSPORTES COMO PASAJEROS EN DESPLAZAMIENTOS LOCALES POR LOS MAYORES QUE MANIFIESTAN PADECER ALGUNA DIFICULTAD PARA REALIZAR ESA ACTIVIDAD. ESPAÑA, 2008 (EN PORCENTAJE)

	Hombres				Mujeres			
	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años	65-74 años	75-84 años	> 85 años	> 65 años
Transporte público								
Acceso a estaciones	66,8	66,9	70,3	67,6	70,2	69,5	75,9	71,2
Llegar al vehículo	51,3	67,8	62,3	60,5	60,5	63,1	76,3	65,4
Subir/bajar del vehículo	73,5	82,7	81,7	79,1	84,0	85,9	87,6	85,7
Acceder al asiento	50,6	61,3	67,2	58,5	56,7	62,7	67,7	62,1
Pagar	32,3	35,7	52,4	37,9	29,0	30,0	51,2	34,5
Orientarse	42,1	40,2	61,0	45,3	30,9	41,5	57,7	42,1
Comprender las indicaciones	41,6	40,3	55,5	44,0	35,9	42,7	64,0	45,5
Decidir los itinerarios	31,8	40,6	58,9	41,1	31,2	38,7	57,1	40,7
Otros problemas	23,2	25,0	36,7	26,8	20,0	26,3	37,5	27,0
Transporte privado								
Llegar al vehículo	56,6	39,5	29,9	41,4	53,0	37,5	22,9	35,4
Subir/bajar del vehículo	69,9	75,8	82,1	76,0	81,4	83,6	87,9	84,7

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

TABLA B-14. POBLACIÓN QUE SE HA SENTIDO DISCRIMINADA EN EL TRANSPORTE Y DESPLAZAMIENTO EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES POR MOTIVO DE SU DISCAPACIDAD SEGÚN SEXO Y EDAD. ESPAÑA, 2008 (EN PORCENTAJE)

	6-39 años	40-64 años	65-74 años	> 75 años
Hombres				
Población con cualquier limitación	6,3	3,3	1,3	0,8
Población con limitación en el uso del transporte	12,0	8,5	3,1	1,5
Población con limitación severa o total en el uso del transporte	11,0	8,9	4,8	2,1
Mujeres				
Población con cualquier limitación	5,9	3,8	1,6	1,1
Población con limitación en el uso del transporte	14,8	7,4	2,0	1,3
Población con limitación severa o total en el uso del transporte	15,1	9,6	3,0	2,0

Fuente. Elaboración a partir de microdatos de la EDAD2008.

C) Sobre accidentalidad y seguridad vial

TABLA C-1. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTADOS SEGÚN SEXO Y SEVERIDAD. POBLACIÓN TOTAL Y MAYORES DE 65 AÑOS. ESPAÑA, 1998-2009

	Hombres				Mujeres			
	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total	Muertas	Heridos graves	Heridos leves	Total
Población total								
1998	4.448	24.610	68.741	97.799	1.509	10.054	37.972	49.535
1999	4.306	22.502	72.058	98.866	1.432	9.381	38.953	49.766
2000	4.395	19.929	79.868	104.192	1.381	7.835	42.149	51.365
2001	4.176	19.065	79.529	102.770	1.341	7.501	43.504	52.346
2002	4.061	18.638	77.576	100.275	1.286	7.518	43.185	51.989
2003	4.118	18.599	78.739	101.456	1.281	7.706	45.591	54.578
2004	3.596	15.634	73.890	93.120	1.145	6.171	42.688	50.004
2005	3.473	15.903	70.353	89.729	969	5.956	40.597	47.522
2006	3.208	15.597	77.114	95.920	896	5.785	44.954	51.634
2007	2.990	14.196	77.746	94.932	833	5.099	45.480	51.412
2008	2.431	12.013	70.510	84.954	669	4.475	43.949	49.093
2009	2.091	10.024	67.465	79.580	623	3.899	43.578	48.100
Población > 64 años								
1998	537	1.818	3.737	6.092	347	1.391	2.971	4.709
1999	560	1.790	3.876	6.226	344	1.313	3.113	4.770
2000	526	1.527	4.174	6.227	317	1.124	3.446	4.887
2001	531	1.571	4.335	6.437	333	1.109	3.445	4.887
2002	534	1.609	4.337	6.480	296	1.048	3.349	4.693
2003	528	1.526	4.276	6.330	283	1.071	3.481	4.835
2004	470	1.347	4.014	5.831	268	941	3.330	4.539
2005	471	1.216	3.836	5.523	242	939	3.150	4.331
2006	422	1.177	4.120	5.719	245	854	3.183	4.282
2007	381	1.121	4.193	5.696	221	765	3.295	4.280
2008	355	1.080	4.169	5.604	196	758	3.299	4.253
2009	328	972	4.388	5.688	173	697	3.378	4.248

Nota. En el año 2006 se implementó un nuevo sistema de recogida de la información que provocó un incremento en el registro de los accidentes más leves. Las estadísticas de los años 2006-2008 presentan una categoría de no consta el sexo que se ha repartido proporcionalmente.

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

TABLA C-2. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTADOS SEGÚN SEXO Y MODO DE DESPLAZAMIENTO. POBLACIÓN TOTAL Y MAYORES DE 65 AÑOS. ESPAÑA, 1998-2009

	Hombres				Mujeres			
	Peatón	Conductor	Otros	Total	Peatón	Conductora	Otras	Total
Población total								
1998	7.181	48.824	41.794	97.799	6.722	31.061	11.752	49.535
1999	6.688	49.307	42.871	98.866	6.434	31.268	12.064	49.766
2000	7.120	52.588	44.484	104.192	6.378	33.011	11.976	51.365
2001	6.947	54.411	41.412	102.770	6.111	34.417	11.818	52.346
2002	6.818	54.029	39.428	100.275	6.086	34.927	10.976	51.989
2003	6.620	56.362	38.474	101.456	5.982	37.449	11.147	54.578
2004	6.282	49.821	37.017	93.120	5.839	33.571	10.594	50.004
2005	5.852	45.896	37.981	89.729	5.772	31.115	10.635	47.522
2006	5.878	47.308	42.834	96.019	5.888	34.023	11.623	51.535
2007	5.658	46.103	43.259	95.019	5.771	33.762	11.791	51.325
2008	5.487	41.176	38.392	85.055	5.659	32.302	11.031	48.992
2009	5.365	39.351	34.951	79.666	5.522	31.962	10.529	48.014
Población > 64 años								
1998	1.673	3.063	1.356	6.092	1.970	2.225	514	4.709
1999	1.610	3.212	1.404	6.226	1.947	2.329	494	4.770
2000	1.613	3.254	1.360	6.227	1.946	2.407	534	4.887
2001	1.591	3.419	1.427	6.437	1.844	2.466	577	4.887
2002	1.577	3.500	1.403	6.480	1.754	2.449	490	4.693
2003	1.426	3.562	1.342	6.330	1.725	2.599	511	4.835
2004	1.427	3.163	1.241	5.831	1.727	2.331	481	4.539
2005	1.331	2.928	1.264	5.523	1.712	2.086	533	4.331
2006	1.314	3.082	1.323	5.718	1.633	2.131	518	4.283
2007	1.334	3.034	1.327	5.695	1.600	2.129	552	4.281
2008	1.338	2.896	1.368	5.602	1.655	2.044	556	4.255
2009	1.358	3.023	1.304	5.685	1.582	2.159	510	4.251

Nota. En el año 2006 se implementó un nuevo sistema de recogida de la información que provocó un incremento en el registro de los accidentes más leves. Las estadísticas de los años 2006-2008 presentan una categoría de no consta el sexo que se ha repartido proporcionalmente.

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

TABLA C-3. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTADOS SEGÚN SEXO Y TIPO DE VÍA. POBLACIÓN TOTAL Y MAYORES DE 65 AÑOS. ESPAÑA, 1998-2009

	Hombres			Mujeres		
	Carretera	Zona urbana	Total	Carretera	Zona urbana	Total
Población total						
1998	52.335	45.464	97.799	25.344	24.191	49.535
1999	53.260	45.606	98.866	25.594	24.172	49.766
2000	53.391	50.801	104.192	25.666	25.699	51.365
2001	53.596	49.174	102.770	26.104	26.242	52.346
2002	52.456	47.819	100.275	26.061	25.928	51.989
2003	55.385	46.071	101.456	28.567	26.011	54.578
2004	49.857	43.263	93.120	25.074	24.930	50.004
2005	48.383	41.346	89.729	24.058	23.464	47.522
2006	53.322	42.697	96.019	27.114	24.421	51.535
2007	52.905	42.115	95.019	26.965	24.359	51.325
2008	45.178	39.877	85.055	24.587	24.405	48.992
2009	41.103	38.563	79.666	23.955	24.059	48.014
Población > 64 años						
1998	3.655	2.437	6.092	2.209	2.500	4.709
1999	3.803	2.423	6.226	2.224	2.546	4.770
2000	3.669	2.558	6.227	2.217	2.670	4.887
2001	3.830	2.607	6.437	2.207	2.680	4.887
2002	3.884	2.596	6.480	2.250	2.443	4.693
2003	3.962	2.368	6.330	2.429	2.406	4.835
2004	3.569	2.262	5.831	2.134	2.405	4.539
2005	3.317	2.206	5.523	1.994	2.337	4.331
2006	3.601	2.118	5.718	1.973	2.309	4.283
2007	3.562	2.133	5.695	1.944	2.337	4.281
2008	3.283	2.318	5.602	1.809	2.447	4.255
2009	3.212	2.473	5.685	1.783	2.468	4.251

Nota. En el año 2006 se implementó un nuevo sistema de recogida de la información que provocó un incremento en el registro de los accidentes más leves. Las estadísticas de los años 2006-2008 presentan una categoría de no consta el sexo que se ha repartido proporcionalmente.

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

TABLA C-4. TASAS DE ACCIDENTALIDAD DE TRÁFICO POR EDAD (POR 100.000 HABITANTES). ESPAÑA, 1998-1999 Y 2008-2009

	Accidentalidad total		Accidentalidad peatones	
	1998-1999	2008-2009	1998-1999	2008-2009
0-14 años	125,5	78,6	33,4	21,3
15-29 años	717,5	535,3	25,6	21,2
30-44 años	357,3	330,3	20,6	16,0
45-64 años	255,2	203,7	29,4	20,5
> 64 años	166,2	129,2	54,9	38,7

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

TABLA C-5. PORCENTAJE DE VÍCTIMAS MAYORES SOBRE EL TOTAL DE ACCIDENTADOS. ESPAÑA, 2008-2009

	Carretera		Zona urbana		Total	
	General	Como peatones	General	Como peatones	General	Como peatones
Muertos	15,7	33,2	27,2	52,0	18,1	43,5
Heridos graves	10,0	29,4	14,5	37,4	11,6	35,8
Heridos leves	6,7	19,8	6,8	24,2	6,8	23,9
% > 64 años = 16,7%						

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

TABLA C-6. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE ACCIDENTALIDAD DE PEATONES COMO VÍCTIMAS SEGÚN GRUPO DE EDAD (POR MILLÓN DE HABITANTES). ESPAÑA, 1998-2009

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
0-4 años	215,8	160,9	163,5	172,7	162,2	159,9	158,7	156,6	151,8	126,4	127,4	138,6
5-14 años	408,5	387,0	343,8	335,8	320,3	321,5	295,6	305,7	283,5	260,9	266,9	249,6
15-24 años	282,0	266,4	274,8	273,3	238,2	244,9	232,7	231,4	243,4	232,2	246,1	237,0
25-44 años	213,8	207,7	207,3	200,8	194,7	189,0	165,7	174,2	178,4	174,8	161,6	165,6
45-64 años	311,8	275,7	285,9	266,2	261,0	240,3	238,0	226,0	229,4	213,8	208,0	202,9
> 64 años	562,0	536,4	525,5	498,2	476,0	444,2	438,9	418,7	400,6	393,0	395,0	382,5
Total	350,0	328,6	335,2	320,7	312,3	300,0	283,9	267,8	267,0	254,7	244,5	237,0

Nota. En el año 2006 se implementó un nuevo sistema de recogida de la información que provocó un incremento en el registro de los accidentes más leves.

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

TABLA C-7. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE INFRACCIÓN DE LOS PEATONES COMO VÍCTIMAS SEGÚN GRUPO DE EDAD (POR MILLÓN DE HABITANTES). ESPAÑA, 1998-2009

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
0-4 años	151,0	108,5	108,7	110,7	98,8	104,0	96,0	91,7	61,5	49,0	52,2	44,3
5-14 años	301,1	275,6	245,5	231,9	217,8	218,7	199,8	183,2	125,5	102,9	105,5	99,0
15-24 años	168,5	159,6	168,8	164,6	137,9	134,3	126,4	108,8	78,2	62,7	68,9	61,6
25-44 años	128,6	124,9	121,5	113,2	109,4	103,3	85,2	78,2	52,7	45,4	41,4	43,6
45-64 años	177,0	159,7	160,0	139,0	134,5	123,7	117,2	94,9	69,9	56,4	54,4	47,7
> 64 años	329,2	317,4	283,5	265,0	237,5	223,9	220,7	191,0	121,3	108,2	113,9	99,5
Total	212,5	200,1	196,4	181,6	169,7	162,6	148,8	126,7	84,8	71,3	70,3	64,7

Nota. En el año 2006 se implementó un nuevo sistema de recogida de la información que provocó un incremento en el registro de los accidentes más leves.

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

TABLA C-8. NÚMERO DE PEATONES VÍCTIMAS DE 65 Y MÁS AÑOS SEGÚN INFRACCIÓN COMETIDA. ESPAÑA, 1998-2009

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
No respetar señal de semáforo	230	257	260	224	220	223	203	147	83	74	86	63
No utilizar paso de peatones	781	788	735	669	613	552	590	457	310	259	247	189
No respetar señal del agente	0	4	1	4	1	3	5	2	1	1	0	2
Irrumpir o cruzar antirreglamentaria	911	846	713	703	611	581	536	530	319	290	285	267
Estar/marchar calzada antirreglamentaria	113	92	106	99	95	91	106	88	67	52	55	39
Estar/marchar arcén antirreglamentaria	11	18	11	22	18	15	20	5	10	5	5	8
Subir/bajar vehículo antirreglamentaria	10	5	7	11	5	4	4	4	5	2	3	2
Otras infracciones	78	95	87	95	99	119	122	155	97	125	182	195
Ninguna infracción	1.509	1.452	1.639	1.608	1.669	1.563	1.568	1.655	2.055	2.126	2.130	2.175
Total	3.643	3.557	3.559	3.435	3.331	3.151	3.154	3.043	2.947	2.934	2.993	2.940

Nota. En el año 2006 se implementó un nuevo sistema de recogida de la información que provocó un incremento en el registro de los accidentes más leves.

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

TABLA C-9. DISTRIBUCIÓN RELATIVA POR GRUPOS DE EDAD DE LAS INFRACCIONES DE LOS PEATONES COMO VÍCTIMAS. ESPAÑA, PROMEDIO 2008-2009 (EN PORCENTAJE)

	0 - 4 años	5 - 14 años	15 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> 64 años	NS/NC	Total
No respetar señal de semáforo	1,4	3,5	2,8	2,3	2,3	2,5	2,5	2,5
No utilizar paso de peatones	6,8	6,8	5,9	5,7	5,7	7,3	7,1	6,4
No respetar señal del agente	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Irrumpir o cruzar antirreglamentaria	15,9	17,7	8,9	9,0	8,4	9,3	8,4	10,0
Estar/marchar por calzada antirreglamentaria	0,9	0,9	2,8	2,4	2,1	1,6	2,1	1,9
Estar/marchar por arcén antirreglamentaria	0,0	0,0	0,3	0,6	0,2	0,2	0,4	0,3
Subir/bajar del vehículo antirreglamentaria	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1
Otras infracciones	10,9	10,5	5,9	5,8	6,0	6,4	7,1	6,7
Ninguna infracción	63,8	60,4	73,0	74,0	75,2	72,6	72,1	72,0
Total	100,0							

Nota. En el año 2006 se implementó un nuevo sistema de recogida de la información que provocó un incremento en el registro de los accidentes más leves.

Fuente. Elaboración a partir de datos agregados de la DGT.

TABLA C-10. TASAS DE ACCIDENTALIDAD (FATAL Y SEVERA POR MILLÓN DE CONDUCTORES) POR EDAD Y SEXO. ESPAÑA, 2001-2002 Y 2008-2009

	Hombres		Mujeres	
	2001-2002	2008-2009	2001-2002	2008-2009
15-24 años	2.965,1	1.413,2	651,3	312,3
25-29 años	1.557,2	923,5	352,8	205,4
30-34 años	1.225,2	777,8	265,1	150,4
35-39 años	946,7	667,0	225,5	125,1
40-44 años	870,2	581,7	196,2	125,1
45-49 años	812,1	525,0	183,3	107,1
50-54 años	707,2	448,6	234,7	112,5
55-59 años	642,8	365,1	193,7	115,4
60-64 años	664,5	331,3	272,2	100,2
65-69 años	570,2	323,2	274,2	125,6
70-74 años	646,1	304,9	403,0	158,1
> 74 años	825,6	403,8	659,0	236,1

Nota. El concepto de conductor se refiere al número de personas con permiso de conducir o licencia.

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

TABLA C-11. TASAS DE MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁFICO POR SEXO Y EDAD. ESPAÑA, 1998-1999 Y 2008-2009 (POR CIENTO MIL)

	1998-1999		2008-2009	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
0-14 años	7,7	6,0	2,4	1,9
15-29 años	68,8	19,3	30,2	7,6
30-44 años	50,3	12,4	22,8	4,4
45-64 años	42,4	13,5	19,0	5,1
> 64 años	40,5	18,7	21,4	8,5

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de la DGT y de las poblaciones ePOBa del INE.

TABLA C-12. TASAS DE ACCIDENTALIDAD MORTAL ENTRE LA POBLACIÓN MAYOR (POR MILLÓN)

	65-74 años	75-84 años	> 84 años
Dinamarca (2006)	56	134	96
España (2006)	87	103	67
Francia (2006)	67	115	104
Italia (2004)	83	126	93
Países Bajos (2003)	64	125	152
Grecia (2006)	136	184	207
Portugal (2006)	125	118	82
Suecia (2006)	47	69	86
Reino Unido (2005)	37	79	102
UE-19 (circa 2006)	109	157	143

Fuente. ERSO, 2008.

D) Sobre las fuentes utilizadas

El trabajo está basado en su mayor parte en dos tipos de fuentes: por un lado, microdatos de diversas encuestas y, por otro lado, estadísticas agregadas de la Dirección General de Tráfico. Las encuestas han servido para elaborar los dos primeros apartados del trabajo mientras que las estadísticas de la DGT, complementadas con datos internacionales, constituyen la principal fuente de datos del capítulo sobre accidentalidad y seguridad vial. Otras fuentes, sobre todo estadísticas demográficas, han sido utilizadas de una forma más puntual y se señalan oportunamente a lo largo del trabajo.

Las encuestas utilizadas, si bien no tienen como finalidad específica la movilidad y la seguridad vial de los mayores, sí que permiten una primera aproximación a algunos aspectos básicos relacionados con esa movilidad que pueden suplir la ausencia de encuestas específicas. Por este motivo, el diseño y los objetivos del informe han estado condicionados por las posibilidades que ofrecían esas fuentes.

Otras limitaciones hacen referencia a la población objeto de estudio. Por un lado, se trata de encuestas dirigidas a hogares y, por tanto, no se considera la población institucionalizada en residencias, centros... Por otro lado, la muestra se refiere al conjunto de la población y no específicamente al colectivo de mayores, lo que provoca que el tamaño muestral para la población mayor de 64 años no permita grandes niveles de desagregación para algunas variables.

A continuación se realiza una breve descripción de esas encuestas y de sus tamaños muestrales. Para mayor información se proporcionan los enlaces a los informes metodológicos de esas fuentes.

Encuesta Nacional de Salud

Se trata de una encuesta que comenzó a realizarse en España en 1987 y en la que se incluye información de tipo sanitario y sociodemográfico de las personas entrevistadas y de sus hogares. La institución responsable de la encuesta es el Ministerio de Sanidad y Consumo y su elaboración ha corrido a cargo del

Centro de Investigaciones Sociológicas hasta 2001 y del Instituto Nacional de Estadística (ediciones de 2003 y 2006).

Esta fuente se ha utilizado básicamente para analizar la evolución de las capacidades funcionales de la población mayor para desarrollar actividades de la vida diaria y en particular las que se realizan fuera de casa. Esas preguntas fueron realizadas exclusivamente a los entrevistados mayores de 64 años y figuraron en los cuestionarios de cinco de las siete ediciones de la ENS (1993, 1997, 2001, 2003 y 2006), que son las utilizadas. En relación a las capacidades audiovisuales de la población cabe mencionar los siguientes aspectos: las visuales se refieren a la posibilidad de reconocer a una persona a cuatro metros de distancia o desde el lado contrario de la calle (en su defecto, si el entrevistado era capaz de reconocerla a un metro de distancia), con o sin gafas; las auditivas se refieren a la capacidad de oír la televisión a un volumen normal y, en su defecto, a oírla si subían el volumen.

El número de adultos entrevistados está en torno a los 20 mil en cada edición excepto en la de 1997 en que la cifra fue algo inferior a 10 mil. Se han seleccionado las personas mayores de 64 años que respondieron al cuestionario completo, descartándose los informantes indirectos presentes en las ediciones de 2003 y 2006. El número aproximado de casos analizados asciende a 22.500 distribuidos en los cinco cortes temporales mencionados. El total de casos para cada edición, edad y sexo:

Año	Edad	Sexo		Total
		Hombres	Mujeres	
1993	65-74	916	1.263	2.179
	75+	372	587	949
	Total	1.288	1.840	3.128
1997	65-74	284	413	697
	75+	167	220	387
	Total	451	633	1.084
2001	65-74	1.092	1.528	2.620
	75+	657	880	1.537
	Total	1.749	2.408	4.157
2003	65-74	1.046	1.841	2.887
	75+	683	1.204	1.887
	Total	1.731	3.045	4.776
2006	65-74	1.583	2.084	3.667
	75+	1.248	1.772	3.020
	Total	2.831	3.856	6.687

Finalmente, cabe mencionar que el porcentaje de *no respuesta* para las variables relacionadas con las actividades de la vida diaria varía según la edición de la encuesta:

	1993	1997	2001	2003	2006
No respuesta	6,9	0,5	1,0	0,0	2,3

Encuesta sobre Discapacidades, Autonomía personal y situaciones de Dependencia (EDAD2008)

Esta encuesta, realizada por el INE en 2008, tiene, entre otras finalidades, estimar la prevalencia de la discapacidad en España, las características sociodemográficas y familiares de las personas discapacitadas, su relación con el mundo educativo y laboral, sus necesidades y demandas, sus relaciones personales... Además, también indaga sobre el impacto personal y familiar que representa el cuidado de las personas discapacitadas mediante un cuestionario dirigido a sus cuidadores. La población institucionalizada en centros o residencias también es objeto de estudio mediante un cuestionario específico.

Las personas discapacitadas son aquellas mayores de 6 años que declaran que, sin ayuda técnica o asistencia personal, tienen una o varias limitaciones importantes para realizar actividades de la vida diaria

que han durado o se prevé que duren más de un año y que tienen su origen en una deficiencia¹. Se entiende por ayuda técnica cualquier instrumento, equipo o sistema usado por una persona con discapacidad para superarla o mitigarla, mientras que por asistencia personal se entiende cualquier apoyo directo ofrecido por otra persona para la realización de sus actividades de la vida diaria. En la encuesta se consideran 44 actividades que se engloban en ocho grupos, siendo uno de ellos el relacionado con la movilidad. Ese grupo incluye desde actividades corporales básicas, como mantenerse erguido o mover objetos, a otras relacionadas con la movilidad fuera del hogar, como desplazarse por la calle o usar medios de transporte como pasajeros, entre otros. En relación con esas actividades la encuesta también pregunta sobre los problemas autopercebidos por las personas discapacitadas para realizarlas.

La muestra de personas de 6 y más años discapacitadas residentes en hogares familiares es de 22.795 casos, y su distribución por sexo y edad para el colectivo de las personas mayores es:

	65-74 años	75-84 años	85 o más
Hombre	1.653	2.143	920
Mujer	2.647	4.063	2.314

Encuesta de Empleo del Tiempo, 2002-2003

Encuesta llevada a cabo por el INE siguiendo las directrices de Eurostat. Se trata de una encuesta para el ámbito de España, que tiene como principal objetivo obtener información primaria con el fin de conocer la dimensión del trabajo no remunerado realizado por los hogares, la distribución de las responsabilidades familiares del hogar, la participación de la población en actividades culturales y de ocio, el empleo del tiempo de grupos sociales especiales como son los jóvenes, los parados o ancianos, entre otros. Recoge información de las actividades diarias de las personas a través de diarios personales y de cuestionarios individuales y para el conjunto del hogar.

Todos los miembros del hogar de 10 años o más contestan el diario de actividades, que contempla las 24 horas consecutivas de un día en franjas de 10 minutos. En cada uno de estos intervalos debe anotar-

1. La metodología de la encuesta puede consultarse en <http://www.ine.es/metodologia/t15/t1530418.pdf>

se la actividad principal, la actividad secundaria (si la hubiera), y si se lleva a cabo en presencia de otras personas. Las actividades se agrupan en diez grandes categorías, que pueden desagregarse a un nivel de detalle importante².

En su conjunto, la muestra está formada por 20.603 hogares, los cuales contienen información de 46.774 individuos mayores de 10 años. Para las personas mayores se dispone de una muestra de 9.918 individuos de 65 años o más, distribuidos por edad y sexo del siguiente modo:

	65-69 años	70-74 años	75-79 años	80-84 años	85 o más
Hombre	1.472	1.178	832	490	275
Mujer	1.723	1.541	1.125	742	540

Encuesta de Movilidad Cotidiana de Cataluña, 2006

Encuesta que forma parte de las estadísticas oficiales de Cataluña, y que tiene como objetivo analizar la movilidad cotidiana de sus residentes. Por este motivo recoge información de todos los desplazamientos que los entrevistados declaran haber realizado en un día concreto, el día anterior a la entrevista.

Una parte de la encuesta tiene una estructura similar a la Encuesta de Empleo del Tiempo, pues también interroga por las actividades que los individuos realizan un día concreto. La diferencia más importante es que pone el acento en la movilidad, en los desplazamientos entre dos lugares –motivo, duración, modo de transporte, etapas...–, mientras que se prescinde del detalle de la actividad que se va a realizar en el lugar de destino. Otra parte de la encuesta realiza preguntas más generales, como la disposición de vehículo propio, el uso general de los distintos modos de transporte, los motivos de su uso, la opinión de estos modos, el gasto en desplazamientos, entre otros aspectos relacionados con la movilidad³.

En su conjunto, la muestra la componen 106.091 individuos mayores de 15 años, repartidos a lo largo de todo el territorio. Para los mayores se dispone de una muestra de 19.910 personas de 65 años o más, distribuidas por edad y sexo del siguiente modo:

	65-69 años	70-74 años	75-79 años	80-84 años	85 o más
Hombre	2.183	2.424	2.105	1.209	519
Mujer	2.608	2.870	3.100	1.907	985

2. Para profundizar en las características y en la metodología de la *Encuesta de Empleo del Tiempo* consultar <http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft25%2Ffe447&file=inebase&L=0>.

3. Para profundizar más, se puede consultar http://www.atm.cat/cat/apartado4/ap4_04.htm



Av. Diagonal 687 08028 Barcelona www.fundacionracc.es fundacion@racc.es