**SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES**

**PROVINCIA DE JUJUY**

Este informe analiza la siniestralidad general de los peatones en el ***periodo 2015-2016*** y las estadísticas detalladas relativas a los atropellos sucedidos en NUESTRA PROVINCIA.

El objetivo principal del análisis es describir, lo más objetivamente posible, las circunstancias en las que se producen dichos siniestros, teniendo como fin principal que dicha información ha sido utilizada para el diseño o priorización de medidas que mejoren la seguridad vial de los peatones.

En la actualidad según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) anualmente fallecen 1,24 millones de personas en siniestros viales, de los cuales el 22% son peatones. ***En Jujuy, la mortalidad de los transeúntes ocupa un 18%***, *en concreto uno de cada cinco fallecidos en siniestros viales es un peatón*. Y eso sin contar las cifras de heridos por atropello.

PROBLEMÁTICA DE LA SINIESTRALIDAD PEATONAL, LAS CAUSAS: INFRACCIONES Y DISTRACCIONES, VELOCIDAD Y ESTADO PSICOFÍSICO DEL CONDUCTOR

A pesar de la notable mejora operativa en seguridad vial de éste último año, los siniestros viales continúan causando un intolerable número de víctimas, también entre los peatones. Según las estadísticas oficiales de nuestro Observatorio Vial Provincial, ***en el año 2016 fallecieron en JUJUY un total de 26 peatones víctimas*** de siniestros viales, un 24% menos que en el año 2015, cuando fallecieron 34 peatones). Durante estos dos últimos años (2015-2016), el 10% de los fallecidos tenía menos de 17 años, el 65 % tenía entre 18 y 64 años y el 25%, 65 o más años.

Analizando este periodo, 332 hechos relevantes de transito tuvieron como protagonista a un peatón, de los cuales el 16% ha fallecido, el 14% sufrió una lesión grave y el 70% personas resultaron heridas leves.

PRIORIDADES EN JUJUY EN LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES: NIÑOS, ADULTOS Y MAYORES

Cuando se habla de niños y ancianos nos mentalizamos con ser la población más vulnerable respecto a la seguridad peatonal, en nuestra provincia, los niños son la “excepción a la regla”, si bien están segundo en la escala de participación en siniestros, solo representando el 10 % de las víctimas fatales; en cuanto a los ancianos, mayores de 65 años, constituyen el 25% de los fallecidos. En cuanto a los fallecidos comprendidos en la franja etaria entre 18 y 64 años, configuran el 65%, a pesar de ser esta franja estaría más amplia que las dos anteriores, cabe destacar que la media de todos los grupos analizados (18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64) es igual a la media de la franja etaria de adultos mayores, resultando así toda la franja etaria de “adultos” como la Población más vulnerable (¿?). Los datos anteriores pueden ponerse en contexto del siguiente modo: *cada mes, 2 o 3 “adultos” fallecen en Jujuy tras ser atropellados.*

Cuando se analizan las tasas de mortalidad por grupos de edad, se observa que la tasa de mortalidad de los menores peatones de 0 a 17 años de edad es seis veces menor que la tasa de fallecidos de adultos y dos veces menor a la de “adultos mayores”.

***La seguridad de los transeúntes tiene que ser una prioridad en sí misma, una prioridad personal, social y del estado.***

Pero los peatones fallecidos son únicamente la punta del iceberg de siniestralidad. Así, por cada peatón que fallece, se producen 4 heridos graves y otros tantos leves que no son registrados.

Las dos causas más frecuentes que intervienen en estos siniestros de atropellos graves y mortales fueron *las infracciones* y *las distracciones* en cualquier tipo de vía.

Un nuevo factor de riesgo en la siniestralidad de los peatones se debe a la aparición del ***“peatón tecnológico”;*** caminar mientras escribimos un whatsap, un sms, consultar Facebook o Twitter, o ir conectados con la música a todo volumen, *aislándonos del entorno, son conductas que elevan exponencialmente el riesgo de ser atropellado.*

La velocidad inadecuada de los vehículos es la tercera causa de atropello; sobre todo en rutas y avenidas, donde el índice de mortalidad es hasta siete veces mayor que en el ejido urbano. Cómo demuestran las pruebas accidentológicas, la probabilidad de muerte para un peatón que recibe un golpe a 30km/h es de un 10%, a 50 km/h es del 70%, y a 60 km/h es en la mayoría de los casos mortal.

*Además, cómo causas exponenciales de atropellos se encuentran el consumo de alcohol, de sustancias psicoactivas, la inexperiencia o el cansancio.*

¿Adultos y adultos mayores los grupos más vulnerables?

En las zonas urbanas (calles o avenidas) se registran el 36% de los fallecidos por atropello y un 64% ha fallecidos sobre una ruta provincial o nacional que atraviesa un tramo urbanizado.

De la totalidad de personas atropelladas, un 16% ha fallecido, un 14 % presento una lesión grave y un 70 % presento lesiones leves. Si bien en el orden de siniestralidad están primero los adultos (el 63% tenía entre 18 y 64 años) y los niños (el 24% de los heridos graves tenían menos de 17 años), quedando los adultos mayores representando el 11% y de un 2% no se tienen dato de edad; ***La mortalidad refleja que los hechos de mayor relevancia y concurrente de mayores riesgos de siniestralidad, lo protagonizan los “adultos” y Adultos mayores”. La invasión o el cruce inadecuado de la vía más el exceso de velocidad de los vehículos, son las infracciones más frecuentes, existiendo una RESPONSABILIDAD COMPARTIDA en los atropellos.*** Desde la secretaria de Seguridad Vial, proponemos como primordial que los peatones adquieran más conciencia. También es vital el “respetar las velocidades de circulación”, ya que la reducción de velocidad en zonas urbanas a 60km/h o 40 K/m (según éste señalizado) nos permite maximizar nuestra capacidad de acción ante la eventual aparición de un peatón, ya sea evitando el atropello o en caso de no poder evitarlo, reducir sustancialmente la gravedad de las lesiones.

Los hombres sufren más atropellos graves o mortales que las mujeres. En total, más del 60% de todos los atropellados son varones (un valor cercano a dos de cada tres). Así, por ejemplo, la información analizada en este estudio parece indicar que las mujeres utilizan con mayor frecuencia los pasos de peatones que los varones y, de esto no quedan dudas, que los peatones varones cometen más infracciones que las mujeres.

***El 20% de los atropellos mortales a peatones sucede donde existen pasos de peatones (pasarelas): un valor muy significativo si se tiene en cuenta la alternativa entre elegir el riesgo y la seguridad.***

El 36% de los peatones atropellados mortalmente se encontraba dentro del ejido urbano, por cruzar una calle o avenida de forma inadecuada. Otro valor significativo teniendo en cuenta que los cruces son por las esquinas o sendas peatonales.

* **Ejidos Municipales con Mayor siniestralidad-mortalidad Peatonal**
* **Rutas que atraviesan zonas urbanizadas con mayor siniestralidad-mortalidad peatonal:**
* **Vehículos involucrados en atropellos-fatalidad de los mismos:**

**PROPUESTAS DE ACCIÓN**

Este Informe tiene como finalidad:

• I: Cuando se analice la siniestralidad vial, se propone que se consideren simultáneamente no sólo las lesiones mortales sino aquellas graves que o bien representan un riesgo importante para la vida o bien acarrean una importante discapacidad o secuelas graves. Y ello es necesario porque, a menudo, las secuelas marcan significativamente, o a lo largo de toda su vida. La Difusión de la Lesionología en atropellos se realizara en los medios de comunicación y redes sociales a través de gráficas.

• II: Por su relevancia, se propone profundizar en el conocimiento de los causas de los siniestros peatonales y así socializar las pautas para evitarlos. Gráficas para la educación vial con contenidos técnicos.

• III: Dado que, una vez más, se constata el creciente papel de la velocidad a medida que aumenta la gravedad de los siniestros, seguir insistiendo en la necesidad de la moderación de la velocidad, sobre todo en aquellas zonas con posibles conflictos entre vehículos y peatones (por ejemplo mediante las llamadas zonas de prioridad peatonal).

• IV: Aumentar los esfuerzos para reducir el número de casos de atropellos graves o mortales en los que no es posible determinar la influencia de la velocidad.

• V: Insistir en las campañas de prevención dirigidas a escolares, a ser posible dentro de los propios centros educativos, y combinar dichas campañas con inspecciones del “camino escolar” en las inmediaciones de guarderías, colegios, centros de educación secundaria.

•VI: Se propone que, en el contexto de la seguridad vial en general, la seguridad vial peatonal constituya un área prioritaria en sí misma. Y ello por dos motivos fundamentalmente. En primer lugar, porque la siniestralidad relacionada con el tránsito constituye la primera causa de muerte violenta en nuestra provincia. Y, en segundo lugar, porque los responsables de la seguridad son, precisamente, los adultos: sobre todo los educadores y los conductores, pero también los responsables de diseñar y gestionar un sistema de tránsito vial que necesariamente ha de tener en cuenta las necesidades y limitaciones de los peatones en el tránsito. Dicho con otras palabras: la seguridad vial es una construcción social, la hacemos entre todos.

