

## **Asunto: Solicitado al Ministerio de Interior y al Consejo Superior de Tráfico y Movilidad Sostenible la aplicación y puesta en marcha de las recomendaciones de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas.**

---

### Expediente y Registro

Expediente: 2017\_SV\_004\_Nota informativa

Fecha informe: 05 / 01 / 2017

- Al menos 216 motociclistas han perdido la vida durante el año 2016. La cifra se incrementará en cientos en los datos definitivos.
- Razón suficiente para seguir exigiendo la implantación de Sistemas de Protección para Motociclistas y la retirada de elementos no funcionales de la zona de dominio público. El tipo de accidente más letal que puede sufrir un motociclista es la salida de la vía.

Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas es un modelo de herramienta social integrada por ciudadanos que tiene por principales objetivos la consumación de los derechos individuales y colectivos asociados a la movilidad de motociclistas.

Con fecha de hoy se ha procedido a solicitar al Ministerio de Interior y al Consejo Superior de Tráfico y Movilidad Sostenible mediante informe debidamente fundamentado que:

1. Se considere como de valor las conclusiones y recomendaciones del presente escrito de petición en beneficio de la seguridad jurídica y física de los ciudadanos motociclistas accidentados.
2. Se establezca un programa de vigilancia e informe por parte de los CC y FF de seguridad sobre el estado de carreteras y localización de incidencias de riesgo. Programa que debe fortalecerse con la formación de los agentes en esa materia ausente en sus programas formativos incluso en investigadores de tráfico.
3. La investigación, inspección e informe centrado en la localización de las 32 incidencias de riesgo identificadas en el informe, asociadas al incremento de inseguridad vial relativo al estado y conservación de las carreteras y vías públicas por las que transitan vehículos.
4. En lo relativo a la formación del conductor:
  - a. Fortalecerse la formación de los conductores en seguimiento de la retrovisión y búsqueda de ángulos muertos. Incrementándose la formación sobre las debilidades de la visión periférica en los conductores de vehículos tipo motocicletas, ciclomotores, turismo, furgoneta, etc.

- b. Incrementarse la formación de los conductores en la circulación por glorietas y reformarse el Reglamento General de Circulación incrementando y reforzando los dictados sobre incorporación y cambio de dirección.
5. Deben incorporarse diseños de plazas de estacionamiento en batería con cambio de dirección de las marcas viales, reconociéndose que la maniobra de menor riesgo es calmar el tráfico en dinámico para estacionar y la de mayor riesgo la incorporación a la circulación que debería de practicarse frontalmente.

Como venimos advirtiendo en informes anteriores, si aumentamos la movilidad sin incorporar variables en el escenario del tráfico y circulación de vehículos y sus actores, la Ley, Reglamentos y normas complementarias reguladoras, decimos que si no se incorporan variables la Ley de Probabilidades establecerá las conclusiones generales en la más lógica de las lógicas “A más movilidad, más accidentalidad”.

Al menos 216 motociclistas han perdido la vida durante el año 2016. La cifra se incrementará en cientos en los datos definitivos.

El estudio realizado por el Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas guarda por objeto realizar una fotografía de seguimiento sobre la accidentalidad de motociclistas, con especial esfuerzo en anticipar y reflejar la realidad parcial del problema y las consecuencias de la ausencia o insuficiencia de políticas preventivas centradas en la vulnerabilidad del colectivo.

El número de víctimas en accidentes de tráfico que circulaban en motocicleta durante el año 2016, según la muestra de seguimiento de 800 siniestros de este departamento, supera las 860 personas, de las cuales más de 646 han resultado heridas y más de 216 fallecidas.

Este estudio es el resultado del análisis y seguimiento parcial llevado a efecto por el Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas. Debemos recordar que las cifras definitivas sobre víctimas de accidentes de motocicleta incrementarían los fallecidos en cientos y los heridos en miles. A estos efectos advertimos que los datos son obtenidos del seguimiento parcial y accidentalidad a la que ha tenido acceso el Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas.

Si sigue la tendencia de años anteriores, la DGT publicará las cifras definitivas pasado el verano de 2017.

Si analizamos, en base a los datos obrantes (muestra), la mortalidad relativa por siniestro debemos decir:

- El tipo de siniestro más grave ha sido la salida de vía. Seguimos defendiendo que la salida de vía es el tipo de accidente con resultados relativos de mayor número de víctimas mortales. La salida de vía encuentra tres variables importantes asociadas al tipo de mecanismo lesional:
  - a) Choque contra obstáculo fuera de la plataforma.

- b) Choque contra elementos funcionales de la carretera situados fuera de la plataforma (postes soporte de señalización, sistemas de contención, farolas, etc.
- c) Caída de altura. Insuficiencia del sistema de contención de la carretera o ausencia del referido sistema.
- Las colisiones con otros vehículos se han declarado como el siniestro de mayor probabilidad, sin embargo, es un siniestro con menor incidencia mortal relativa que la salida de vía. En el grupo de colisiones las menos frecuentes son por alcance.
- El tercer tipo de siniestro con mayor presencia de mortalidad es la caída en calzada (sin poder identificar la trayectoria). Se sitúa en el siniestro como menos mortal de los tres identificados, salvo que posteriormente la trayectoria tenga salida de vía, situación en la cual, la probabilidad de choque contra obstáculo fuera de la plataforma es importante.
- Existen otros tipos de siniestros, menos representativos como atropellos a peatones, animales, choque con obstáculo, etc.

El estudio también identifica las cinco maniobras de mayor riesgo reflejando la importancia de la influencia de las maniobras de los conductores de otros vehículos en la siniestralidad de los motociclistas.

Por otro lado, se han identificado cinco tipos de zonas que presentan mayor riesgo de colisión y salida de vía.

Con relación al estado de carreteras, se identifican perfectamente gracias al programa de control CEC, 32 tipos de incidencias de alto riesgo y habituales en el escenario del tráfico.

Con relación a los requerimientos para la investigación objetiva e imparcial de accidentes de tráfico de motociclistas, siguiendo la línea de la solicitud remitida al Ministro de Interior en noviembre de 2016 (Ref.: 2016\_SV\_349), se han identificado las deficiencias más reiteradas en la investigación de siniestros de usuarios de motocicletas que nos llevan a la necesidad de establecer un PROTOCOLO LEGAL EN LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.

Con este fin, estamos convencidos que tenemos la necesidad imperativa de establecer un protocolo de investigación de accidentes de tráfico, un protocolo legal con capacidad para la protección jurídica de las víctimas y el establecimiento objetivo de líneas de trabajo, perfectamente orientadas, para la prevención de los siniestros viales y sus consecuencias.

Mientras esto no suceda, los motociclistas pueden convertirse, en caso de accidente, en dos veces víctimas, víctimas del propio accidente y víctimas del sistema.

Mientras esto no suceda, las investigaciones sobre accidentes de tráfico sufridos por motociclistas, están bajo sospecha.

Fdo. Juan Carlos Toribio  
Dpto. Seguridad Vial

*Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas*

[seguridadvial@defensamotociclistas.org](mailto:seguridadvial@defensamotociclistas.org)