

## Asunto: Influencia de la carretera e investigación de los accidentes de motociclistas.

---

### Expediente y Registro

Expediente: 2017\_SV\_088\_Nota informativa C2

Fecha informe: 12 / 02 / 2017

- Tratamiento del factor vía asociado a la alteración técnica y legal de la seguridad de motociclistas.
- Mejoras en la investigación de siniestros de tránsito de motoristas.
- Modelos identificativos de trayectoria y mecanismo lesional.

El Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas informa, en calidad de participante y asistente en la VIII edición de las “Jornadas de búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico” que hemos presentado durante 2 horas y 20 minutos las diferentes demandas técnicas relacionadas con la seguridad de los motociclistas y la investigación de sus siniestros de tránsito.



Nuestro análisis se ha centrado en una primera intervención en el razonamiento del porqué de la ausencia constante del factor vía en las causas de los siniestros de tránsito, para pasar a definir e identificar algunos de los tipos de deficiencias que alteran nuestra seguridad asociadas a la conservación y/o construcción de carreteras.

En este primer tratamiento relacionado con nuestra seguridad física hemos canalizado al

auditorio técnico la necesidad de trabajar, cuando menos, en el mantenimiento y conservación de carreteras para que alcancen las cotas mínimas exigidas por la Ley y sus normas técnicas.

También hemos determinado en base a los tiempos de respuesta de los conductores, el portador de soluciones y el titular del peligro, la necesidad de reforma de la Ley de Seguridad Vial y su Reglamento en lo relativo a la responsabilidad de atropello a especies cinegéticas.

Por otro lado, se hace necesaria ante la casuística accidental de probabilidad de caída sobre la parte superior de la barrera metálica de seguridad 0 posible deslizamiento sobre la misma, la modificación urgente de la UNE 135.900.

### **Primera Parte. Sobre el estado y conservación de la carretera.**

Desde un razonamiento técnico jurídico se ha establecido la intervención prioritaria y necesaria sobre, al menos, 32 aspectos relacionados con el mantenimiento y construcción de carreteras.

Con fecha 5 de enero del presente año se remitía requerimiento a la Secretaria del Consejo Superior de Tráfico y Movilidad Sostenible y al Ministro de Interior para que trabajara el apoyo a la corrección de situaciones ilegales de alto riesgo relacionadas con las siguientes casuísticas:

Obstáculos en calzada y/o arcén.

Sustancias deslizantes.

Elementos o equipamiento deslizantes.

Anchura funcional insuficiente e ilegal de calzadas.

Estado del firme y uniformidad funcional. Otra incidencia que se repite durante el programa de localización es la presencia de cambios súbitos de las características funcionales del firme especialmente asociadas a:

- a) Drenaje insuficiente.
- b) Deformaciones graves y socavones de consideración de riesgo.
- c) Descenso súbito de los coeficientes de rozamiento.
- d) Ausencia del coeficiente de rozamiento normativamente establecido.

Señalización. Se ha informado en sucesivas ocasiones de la presencia o ausencia de señalización de forma antirreglamentaria, especialmente:

- Vertical fija.
  - a) Ausencia de la señalización reglamentariamente establecida.
  - b) Señalización de peligro localizada especialmente próxima al punto o zona de incidencia sin tiempo de reacción (menos de 100 metros).
  - c) Implantación de señalización que por saturación provoca la saturación cognitiva del conductor.
  - d) Pérdida de funcionalidad por pérdida de características técnicas.
  - e) Pérdida de funcionalidad por ocultación.
  - f) Presencia de señalización que no se ajusta a la realidad de las circunstancias.
  - g) Ausencia de la señalización de balizamiento y orientación necesaria para garantizar la seguridad vial.
  - h) Localización paneles distractores publicitarios de otras administraciones públicas.
  - i) Uso de señalización no catalogada.

- j) Ausencia de señalización de prioridad de paso en cruces conflictivos.
- k) Ausencia de señalización reglamentariamente establecida en pasos para peatones, así como presencia de marcas viales o señales no catalogadas.
- Marcas viales. Características funcionales incorrectas tales como despintadas, bajo coeficiente de rozamiento, etc.
- Obras. No señalizadas o señalización incorrecta.

Glorietas. En glorietas hemos localizado e informado en el programa CEC de las siguientes incidencias:

- Geometrías incorrectas.
- Señalización incorrecta.
- Peraltes incorrectos.
- Coeficientes de rozamiento por debajo de los normativamente establecidos.
- Sistemas de riego central incorrectos.

Obras de paso. Se han localizado e informado la presencia de muchas obras de paso (puentes) cuyo estado derivado de la presencia y estado de los pretiles o de su ausencia, son legales y ponen en peligro la seguridad de los ciudadanos.

Barreras metálicas de seguridad.

- Se ha localizado de forma reiterada la presencia de barreras metálicas de seguridad en un estado de conservación antirreglamentario y de alto riesgo.
- Se ha localizado de forma reiterada la ausencia de sistemas de contención en lugares de obligatoria implantación.
- Se localiza de forma reiterada la ausencia de pantallas de protección para motociclistas en barreras de seguridad metálica y en zonas donde determina la norma técnica.

Se recomienda la investigación, inspección e informe centrado en la localización de estas 32 incidencias de riesgo asociadas al incremento de inseguridad vial relativo al estado y conservación de las carreteras y vías públicas por las que transitan vehículos.

### **Segunda parte. Investigación de accidentes de tráfico.**

En lo relativo a la segunda parte, tras el tratamiento técnico de las debilidades en la investigación de los siniestros de tránsito, creemos necesaria y así lo manifestamos, la modificación de la investigación de los siniestros de tránsito, la transparencia en sus informes técnicos (excluyendo la parte protegida), la formación y dotación de medios a los agentes investigadores y el análisis de las circunstancias concurrentes en calidad de factores relacionados con el estado de la vía y asociados al siniestro de tránsito.

Todo ello siguiendo la línea establecida en el informe requerimiento remitido al Ministro de Interior de fecha 31 de octubre de 2016

La necesidad que se trabaje, durante la investigación, en cuatro grandes campos de trabajo:

- Estado de la vía.
- Características del tráfico.
- Tipo de vehículo.
- Formación, pericia y otros aspectos asociados a la conducción.

La necesidad, de forma específica, del tratamiento de toma de datos en profundidad sobre el estado de la carretera. Especialmente en aspectos como:

- Ausencia, localización o estado de la señalización de peligro o riesgo vial.
- Ausencia, localización o estado de la señalización de la señalización de regulación de la velocidad de tránsito.
- Características del trazado.
- Características del firme de rodadura.
- Características del peralte.
- Otros aspectos de seguridad pasiva como la presencia de barrera de seguridad metálica sin protección para motociclistas.

La necesidad que se trabaje en el análisis objetivo de la motocicleta siniestrada.

- Características.
- Puntos de fricción y arrastre.
- Coeficientes de rozamiento de los referidos puntos.

Todo lo anterior, debe considerarse demanda por ausencia o insuficiencia y por tanto, nos lleva a la necesidad de establecer un PROTOCOLO LEGAL EN LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.

Por otro lado, se ha declarado la necesidad para lograr una mejor calidad en la investigación y transparencia, se hagan públicos los informes técnicos de las investigaciones de accidentes de tráfico, siguiendo el mismo modelo que el Ministerio de Fomento utiliza para los accidentes o incidentes aéreos (CIAIAC) o marítimos (CIAIM).

Lamentamos que la Dirección General de Tráfico, pese a la invitación, no haya querido participar en un foro técnico de este nivel, con más de 100 asistentes durante estos días, para debatir sobre el fondo y las formas para alcanzar la reducción de la siniestralidad.

Durante todos estos días de intenso trabajo técnico se han llegado a razones y conclusiones que lejos quedan de las políticas de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico.

*Dpto. Seguridad Vial*  
*Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas*  
[seguridadvial@defensamotociclistas.org](mailto:seguridadvial@defensamotociclistas.org)