

Asunto: Aproximación a la accidentalidad con víctimas de motociclistas en diciembre de 2020.

Expediente y Registro

Expediente: 2021_SV_004

Fecha informe: 08 / 01 / 2021

Destinatario del presente informe:

Socios de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas y otros.

El presente informe, ante la imposibilidad técnica de trabajar en profundidad la investigación de los siniestros, pretende mostrar una fotografía superficial (no una radiografía) de la siniestralidad con víctimas de motociclistas y lo hace en modo resumen.

El informe ha sido emitido por el departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU), inscrita en el registro nacional de asociaciones en el Grupo 1, Sección 1 con el número nacional 609076 y con domicilio a efecto de notificaciones en apartado de correos 34 de Fraga (Huesca), con C.P. 22520 y dirección electrónica seguridadvial@defensamotociclistas.org



Generalidades

Durante el mes de diciembre del año 2020 se han producido, al menos, 99 siniestros de tránsito con implicación de motociclistas en España. La realidad es que la accidentalidad y según las tendencias de meses anteriores, es superior al registro que puede demostrar el departamento de

seguridad vial de IMU, dicho de otra forma, IMU solo puede demostrar 99 siniestros de tránsito mediante el programa SAM, muestra sobre la que trabaja el presente informe.

El resultado de estos siniestros ha sido de 106 víctimas, 24 compañeros fallecidos y 82 heridos además de daños materiales de importancia.

Colisiones con otros vehículos.

Siendo el tipo de accidente más representativo en la accidentalidad de motoristas, no alcanza los niveles de letalidad del tipo “salida de vía”.

Durante el mes de diciembre se han producido, al menos, 43 colisiones, resultando heridos 43 motociclistas y fallecidos 6.

Según la muestra:

- Las colisiones con otros vehículos suponen el 43,43 % del tipo de accidente.
- Los heridos por colisiones con otros vehículos suponen el 52,43 % de los heridos en general.
- Los fallecidos por colisiones con otros vehículos suponen el 25 % de los fallecidos en general.

Una gran parte de las colisiones con otros vehículos se ha producido en escenarios del tipo intersección o glorieta. Otro de los escenarios de colisión habituales son los trazados curvos, en este escenario el siniestro se produce por invasión del sentido contrario, especialmente en curvas.

Si observamos, los tres escenarios tipo de mayor presencia en el perfil “colisiones” se localizan en:

- Intersección: Ambas zonas (urbana e interurbana).
- Glorieta: Zona urbana.
- Curva: Zona interurbana.

En intersecciones, debido a la presencia representativa del corte de la trayectoria preferente del motorista, se refuerza la hipótesis de dificultades en la localización de la motocicleta por parte de los conductores de otros vehículos. Por tanto, se considera la necesidad de investigar en profundidad la casuística y si así fuera, incrementar la formación de los conductores de otros vehículos en lo referido a la visión periférica.

En glorietas, después de las observaciones de campo, se comprueba la falta de formación por parte de los conductores de la gestión de glorietas, así como las geometrías y dimensiones incorrectas en muchas de ellas. Ambos factores podrían estar asociados a la siniestralidad en estos escenarios.

En trazado curvo localizamos la invasión del sentido contrario en curvas de derechas, en el sentido de la marcha del vehículo que corta la trayectoria. Las 10 principales hipótesis que pueden exponerse relacionadas a este tipo de siniestro son:

1. Conductor: Velocidad inadecuada.
2. Conductor: Gestión de la trazada inadecuada.
3. Conductor: Distracción y reacción.
4. Conductor: Maniobra evasiva.
5. Carretera: Anchura funcional insuficiente. Carretera ilegalmente estrecha.
6. Carretera: Señalización inadecuada o ilegal.
7. Carretera: Ausencia de balizamiento.

8. Carretera: Ausencia de coeficiente de rozamiento óptimo.
9. Carretera: Ausencia de curva de transición.
10. Carretera: Ausencia o presencia de peralte inadecuado.

Lamentamos que no exista, de manera oficial (única posibilidad actualmente), una investigación en profundidad a la altura de las circunstancias y necesidades que generen respuesta a esas deficiencias o debilidades de conocimiento. Una ausencia de investigación sería que se constituye, por si sola, en el principal problema para determinar las políticas de prevención adecuadas.

Debemos recordar que también se han producido dos siniestros con implicación de otras motocicletas o ciclomotores en el mismo.

El día 4 de diciembre se producía un siniestro consistente en la colisión de una motocicleta y un ciclomotor con el resultado de un compañero fallecido y otro herido.

El día 13 de diciembre se producía un siniestro entre dos motocicletas con el resultado de dos compañeros heridos.

Salidas de vía. El accidente más letal.

Como ya hemos comentado en informes de investigación de siniestros de motociclistas las salidas de vía son el siniestro tipo de mayor calado de lesión en el motociclista.

En la investigación debemos separar las causas de las salidas de vía de las causas que generan las lesiones, esto es, de los mecanismos lesionales. De esta forma comprendemos las razones de su letalidad con relación al resto de siniestros tipo.

¿Por qué se producen las salidas de vía de los usuarios de motocicletas?

Después de años de investigación y continuando en ratificación de los resultados obtenidos en investigaciones pasadas, podemos determinar que son varios los aspectos relativos a las razones de este tipo de siniestralidad y que todos ellos pueden combinarse interactuando para comportarse como causa origen.

Como sabemos y para todo tipo de siniestros, un solo factor no tiene por qué soportar la responsabilidad absoluta en los mismos, pese al comportamiento de las investigaciones e investigadores de las administraciones públicas que intentan, casi en su totalidad, fijar un solo factor “inmediato” como único responsable.

A modo de ejemplo, una velocidad inadecuada a un estado de la vía ilegal, son dos factores que concurren en el marco de la responsabilidad. Si sumamos una velocidad inadecuada a un estado de vía llena de áridos y sin señalización previa y reglamentaria el efecto, pero que el conductor conoce pues lleva circulando 10 kilómetros en esas circunstancias, podemos encontrar una concurrencia de dos factores a los que podemos incorporar que el motorista se quedó haciendo lectura, durante la

circulación, de un panel publicitario del AVE instalado por el Ministerio de Fomento y que se tardaba en leer 22 segundos. Tercer factor, la distracción.

Si quitamos los áridos tal vez el accidente no se hubiera producido. Si quitamos el cartel distractor, tal vez el accidente no se hubiera producido. Si reducimos la velocidad, tal vez el accidente no se hubiera producido.

Por tanto ¿Cuál es la causa inmediata? ¿Cuáles las mediatas?

La investigación de siniestros de tránsito en España necesita reformas inmediatas para ser capaces de determinar causas y alcanzar políticas preventivas serias, además de ayudar al poder Judicial a ejercer su función de justicia.

Tras esta reflexión veamos lo que ha acontecido durante el mes de diciembre de 2020 en la accidentalidad de motociclistas relativa al tipo “salida de vía”.

Se han producido, al menos, 22 salidas de vía, con el resultado de 12 compañeros heridos y 11 fallecidos.

Con esta información sabemos que aproximadamente el 50 % de los motociclistas que sufren un accidente por salida de vía resultan “Fallecidos”.

Estos datos, trasladados a la muestra general de 24 personas fallecidas, nos indican que el 46 % (45,83 %) de las personas han fallecido en salidas de vía.

Debemos recordar que estamos hablando de mínimos probados, esto es, estamos refiriéndonos a la muestra obtenida.

Por otro lado, al menos dos salidas de vía se han producido tras la colisión con otro vehículo turismo y cambio de trayectoria. No obstante, ambas se han encuadrado en el grupo “Salidas de vía” considerando que el mecanismo lesional más grave se ha producido tras el impacto contra obstáculo localizado fuera de la vía.



Cuadro de obstáculos o características localizados fuera de la vía (calzada o arcén) e implicados en el mecanismo lesional que se han podido localizar por el equipo de investigación de IMU.

Obstáculo	Heridos	Fallecidos
Poste farola (Iluminaria)	-	3
Guardarrail (BSM)	4	2
Barrera hormigón (BSH)	-	1
Barranco (Diferencia de cota negativa)	1	-
Vehículo estacionado.	2	1
Pared.	1	-
Acequia.	1	-

Zona de impacto de un compañero contra New Jersey en Barcelona.
Resultado: Lesiones incompatibles con la vida.



Nota: En la imagen superior se pueden apreciar varias infracciones (cinco infracciones) cometidas por el titular de la vía y que ponen de manifiesto la dejadez o impericia en la gestión de su mantenimiento con el resultado de fallecimiento. Los hechos sucedían el 17 de diciembre en Barcelona.

Estado de la vía con presencia de áridos en glorieta.



Caídas en calzada.

Las caídas en calzada son muy representativas en el escenario de nuestros siniestros. Durante el mes de diciembre de 2020 se han producido, al menos, 13 caídas con el resultado de 12 heridos y un compañero fallecido.

El problema de catalogado del tipo de siniestro viene como consecuencia que carecemos del dato de cuantas caídas en calzada terminan con salida de la vía de la víctima. Por ello y en acuerdo con la información disponible, si no conocemos la cinemática y si se produce esa salida de vía, nos quedamos con el punto inicial del siniestro, la caída en la calzada.

También desconocemos las razones, aunque si sabemos que algunos factores importantes vinculados a este tipo de siniestros pueden ser:

1. Maniobras evasivas con acción de frenado y pérdida de adherencia.
2. Cambio súbito de las características funcionales del firme por presencia de áridos.
3. Cambio súbito de las características funcionales del firme por presencia de superficies deslizantes.
4. Cambio súbito de las características funcionales del firme por bajo coeficiente de rozamiento.
5. Cambio súbito de las características funcionales del firme por presencia de fluidos.
6. Pérdida de control por otras acciones asociadas al conductor.

En este tipo de siniestros también pueden influir, como en otros, las características tecnológicas de la motocicleta.

La caída en calzada se encuentra presente en el escenario global de la accidentalidad en un 13 % (13,13 %) de las ocasiones. Representa el 14 % (14,6 %) de los heridos y el 4 % (4,16 %) de los fallecidos.



Atropellos.

Durante el mes de diciembre se han producido, al menos, tres atropellos, dos de ellos a peatones y uno a especie cinagética. Las consecuencias han sido tres motoristas lesionados además de lesiones en los peatones atropellados.

En términos general y a la vista de lo sucedido durante los años 2019 y 2020, hay que llamar la atención en especial sobre los atropellos a peatones en zona urbana. Este equipo de investigación está detectando un incremento de atropellos en zona urbana a personas de edad avanzada y que en ocasiones cruzan por zonas no habilitadas para los peatones. Esta casuística no quita la presencia de atropellos en zonas habilitadas para peatones.

Choque con obstáculo.

No es un accidente habitual, pero si representa una parte de nuestra accidentalidad, concretamente el 2 %. Con un herido y un compañero fallecido.

Como norma general los obstáculos son otros vehículos detenidos. De esta forma podemos encontrar un accidente el día 22 de diciembre por choque contra un camión de obras detenido en Mallorca y un choque por alcance en una retención en Santander.

Menores implicados en accidentes de motocicleta.

IMU se encuentra integrada en la Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil, alianza donde se tratan las casuísticas accidentales con menores y se trabaja para la reducción de los siniestros y sus consecuencias.

La edad mínima de implicación en siniestro durante el mes de diciembre detectada por este equipo ha sido de 15 años, con un caso. Hemos tenido al menos 5 casos de 16 años y otro de 17 años.

Debemos seguir trabajando en la seguridad de nuestros jóvenes en el hoy y en el mañana dejándoles escenarios circulatorios seguros.

Edad de las víctimas.

La media de edad de las víctimas de la muestra de los 99 siniestros de tránsito identificados durante el mes de diciembre es de algo más de 37 años.

Tenemos que considerar que tan solo conocemos la edad de 74 de las víctimas, lo que supone el 69,81 % de la muestra.

Conductores dados a la fuga.

Seguimos padeciendo el problema social de conductores que, estando implicados en un siniestro de tránsito, se dan a la fuga dejando al motociclista herido.

Durante el mes de diciembre se han dado, al menos, tres casos de conductores que abandonan el lugar de los hechos estando implicados en un siniestro de tránsito, con el resultado de 3 motociclistas heridos.

El día 3 se producía un accidente con fuga en Galicia (Vigo), el día 15 en Andalucía (Córdoba) y el día 24 en Santander.

Desde IMU siempre que se conoce un caso se actúa en colaboración de los CC y FF de Seguridad para la localización del conductor fugado.

Debemos recordar el dictado del Código Penal en su artículo 195.1 sobre “La omisión del deber de socorro” que explica “El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses” fortalecido por el 195.3 “Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a 18 meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años”.

Todo lo anterior en concordancia con el artículo 385 bis, en cualquiera de sus tres tipos. Dejamos constancia del primero “El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente”.

Conclusiones principales del informe.

La investigación de siniestros de tránsito en España necesita reformas inmediatas para ser capaces de determinar causas y alcanzar políticas preventivas serias, además de ayudar al poder Judicial a ejercer su función de justicia.

Insistimos en que se debe proceder a establecer un protocolo de investigación de siniestros de tránsito.

Insistimos en que se debe proceder a incrementar la formación de los agentes en la investigación de siniestros de tránsito.

Insistimos en que se debe proceder a incrementar los recursos de los agentes en la investigación de siniestros de tránsito.

Insistimos en que se realice un análisis correcto de las valoraciones de los factores concurrentes asociados a la construcción o estado de la carretera o vía pública, especialmente en lo relativo a:

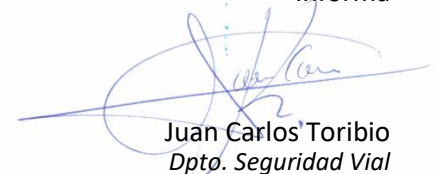
- Geometrías.
- Estado del firme.
- Señalización.

Consideramos que la DGT, el SCT y el Gobierno Vasco deben escuchar a IMU y su departamento de Seguridad Vial, empezando por atender los requerimientos del informe 2017_SV_004 de enero de 2017, sobre “Aproximación a la accidentalidad de los motociclistas 2016. Conclusiones y solicitud de implantación y aplicación de recomendaciones” que les fue remitido por conducto y trámite oficial.

El informe contemplaba, entre otros aspectos:

- 32 requerimientos en materia de conservación de carreteras y vías públicas.
- 3 requerimientos en la mejora de la investigación de los siniestros de tránsito.
- 2 requerimientos de formación de conductores.

Informa



Juan Carlos Toribio
Dpto. Seguridad Vial

Recordamos.

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

- Para consultas y requerimientos: seguridadvial@seguridadmotociclistas.org
- Teléfono de contacto: 605806676 (Atención de 10 a 12 horas) (Atención socios de 10 a 18 horas)