

Asunto: 95 víctimas de accidentes de tráfico de motoristas durante el mes de junio. Informe de aproximación a la accidentalidad de motociclistas y sus consecuencias. Mes de junio de 2022.

Expediente y Registro

Expediente: 2022_SV_057

Fecha informe: 01 / 07 / 2022

Destinatario del presente informe:

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

Informe emitido por: Departamento de Seguridad Vial (I.M.U.)

Notas iniciales:

Al menos 27 motociclistas han perdido la vida durante los 30 días del mes de junio de 2022 y 68 han resultado heridos.

El presente informe debe entenderse como una fotografía y no una radiografía de la siniestralidad de los motociclistas, cuyo trabajo de análisis se realiza sobre una muestra de 88 siniestros de motociclistas con resultado de víctimas, de los que ha tenido conocimiento el departamento de seguridad vial durante el mes de junio de 2022.

El departamento de Seguridad Vial lamenta informar que durante el mes de junio de 2022 se han producido un mínimo de 95 víctimas en siniestros de tránsito de motociclistas en España. Esta cifra aumentará cuando la DGT disponga de la información a 30 días que, según las formas y tiempos de trabajo de la DGT, será para finales del año 2023.

Generalidades.

Al menos 27 motociclistas han perdido la vida durante los 30 días del mes de junio de 2022 y 68 han resultado heridos. Este es el balance de las primeras consecuencias de los 88 siniestros de tránsito de los que ha tenido conocimiento el departamento de seguridad vial.

Colisiones con otros vehículos.



Durante el mes de junio se han producido al menos 56 colisiones con otros vehículos que han generado el resultado lesivo de 44 motociclistas heridos y 17 fallecidos.

Ha destacar que se han producido 6 colisiones con camiones, con el resultado de 3 motoristas heridos y 3 fallecidos.

También debemos destacar que durante el mes de junio se han producido dos accidentes por colisiones con otras motocicletas, con el resultado de 4 motoristas heridos y un fallecido.

Los escenarios tipo identificados por mayor frecuencia de colisiones son las intersecciones del tipo “T” y las intersecciones del tipo “Glorieta”.

Por último advertimos que las colisiones (tipo de siniestro) alcanzan el 67,4 % de los siniestros, representando el 68 % de los fallecidos. En este punto, se ha detectado un incremento importante de las colisiones con resultado mortal respecto a investigaciones anteriores.



Salidas de vía.

El tipo de siniestro por salida de vía, aunque no es tan representativo como las colisiones, es más letal. Por otro lado, las consecuencias de una colisión o caída en calzada, derivadas de la trayectoria llevada por la víctima, puede ser la salida de vía.

Durante el mes de junio de 2022 se han producido al menos 16 salidas de vía con el resultado de 12 heridos y 6 fallecidos. Representando el 19,2 % de

las víctimas ha generado en este mes de junio el 24 % de los fallecidos.

Elementos de riesgo en el entorno de las vías públicas.

Realizado el análisis sobre los elementos de riesgo que han podido intervenir en el mecanismo lesional de la víctima, en el entorno de nuestras vías públicas, como en informes anteriores, se determina como elementos de riesgo:

1. Barreras metálicas de seguridad “Guardarrailes” sin protección: han generado al menos dos fallecidos y sigue siendo una de las demandas del colectivo.
2. Soporte señales de tráfico: Un fallecido.
3. Farola: Un fallecido.

4. Acequia: Un fallecido.
5. Barrera o vallas (que no son sistemas de contención): Dos fallecidos.
6. Árboles: Un herido.
7. New Jersey: Un herido.
8. Vehículos estacionados: Un herido.

Obstáculos en la calzada.

Los obstáculos que este departamento ha tenido conocimiento que han provocado siniestros de motociclistas o similares son dos:

- Cable cortando camino: Un fallecido.
- Rueda de camión en calzada: Un herido.

Edad media de los accidentados.

De la muestra total de 95 víctimas, tan solo se conoce la edad de 57, siendo la edad media de las víctimas de 41,6 años. Un dato que no es especialmente relevante para reducir la siniestralidad del colectivo.

Menores de edad.

Durante el mes de junio han sido víctimas de siniestros de tránsito dentro de lo que entendemos por colectivo tres jóvenes, dos de 17 años y un tercero de 16 años, este último finado en el siniestro.

Conclusiones.

Las políticas de prevención aplicadas por las administraciones públicas competentes como la Dirección General de Tráfico, el Gobierno Vasco y el Servei Català de Transít son insuficientes y en muchas ocasiones desorientadas.

Entendemos que estas políticas de prevención están basadas en el resultado de las investigaciones de los siniestros de tránsito, unas investigaciones que la mayor parte de las veces se quedan en presentar unas hipótesis no resueltas ni probadas en la investigación del propio siniestro. Por otro lado, la no adjudicación de recursos técnicos para la investigación lastra más aún la calidad de la misma, a lo que se suma la baja formación de los investigadores y la omisión en los temarios de la materia técnica asociada al macrofactor "vía".

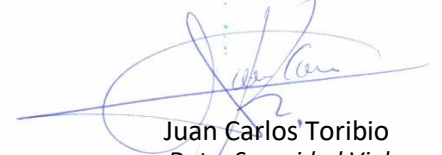
Las investigaciones de peor calidad se localizan en el País Vasco, dónde la Policía Autonómica no recibe ni la formación específica para la investigación de accidentes de tráfico, ni los recursos necesarios de análisis de los mismos (investigación que sigue en proceso por IMU hasta que se pueda hacer público el informe final).

Recomendaciones principales del informe:

Como tantas veces se ha solicitado por este departamento, requerimiento que no ha sabido del favor y buena praxis de administraciones como la Dirección General de Tráfico, el Gobierno Vasco, el Servei Catalá de Transit y los diferentes titulares de las vías públicas, se hace necesario que:

1. Las administraciones públicas titulares de las vías por las que circulamos cumplan la ley y obedezcan el ordenamiento jurídico.
2. Las administraciones públicas encargadas de la misión de auditoría y vigilancia para garantizar la seguridad vial cumplan la ley y obedezcan el ordenamiento jurídico.
3. El despeje de los márgenes de nuestras carreteras, retirando aquellos elementos de riesgo que no cumplan función específica alguna.
4. La protección de todas las barreras metálicas de seguridad, protegiendo no solo a los usuarios de los vehículos turismo y otros de superior tamaño, también a los ciudadanos motociclistas y ciclistas.
5. El incremento de la formación de los conductores en los relativo a la visión periférica y el tratamiento de adaptación a los mismos.
6. El incremento de la formación de los conductores en los relativo a los tiempos de respuesta.
7. La gestión por el poder legislativo de una norma, con rango de ley, sobre tiempos de respuesta de asistencia de socorros y emergencia.
8. La gestión por el poder legislativo de una norma, con rango de ley, por la que se establezca un protocolo de investigación de siniestros de tránsito y una formación base, reglada y única (unificada) para los investigadores.

Informa



Juan Carlos Toribio
Dpto. Seguridad Vial

Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas
seguridadvial@seguridadmotociclistas.org

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)